

Praha dne 4. srpna 2021
Č. j.: MZP/2021/710/2922
Vyřizuje: Ing. Páclová Imlaufová
Tel.: 267 122 884
E-mail: lucie.paclova@mzp.cz

ZÁVAZNÉ STANOVISKO K POSOUZENÍ VLIVŮ PROVEDENÍ ZÁMĚRU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ (dále jen „závazné stanovisko“)

podle § 9a odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“)

Výroková část

Název záměru:

Silnice I/35 Turnov - Úlibice

Kapacita (rozsah) záměru:

Předmětem záměru je přeložka silnice I/35 v úseku mezi MÚK Ohrazenice a MÚK Úlibice (přeložka je celá vedena v nové trase). Trasa je navržena v základní variantě E1 vedené severovýchodním obchvatem Rovenska pod Troskami a variantě E2, která je vedena jihozápadním obchvatem Rovenska pod Troskami. Varianta E1 je navržena ve dvou podvariantách lišících se šířkovým uspořádáním. Podvarianta E11 je celá navržena v třípruhovém uspořádání, tj. v kategorii S15,25/110, v podvariantě E12 je navržena kombinace dvou šířkových uspořádání - mezi MÚK Ohrazenice a MÚK Žernov (napojení přeložky silnice II/283 ve směru na Semily) je navržena čtyřpruhová směrově dělená komunikace (kategorie S21,5/110) a mezi MÚK Žernov a MÚK Úlibice je navrženo uspořádání 2 + 1, tj. kategorie S15,25/110. Celková délka varianty E1 je 32,5 km. Varianta E2 je celá navržena v kategorii S15,25/110. Celková délka varianty E2 je 31,5 km.

Na trase varianty E1 je navrženo 7 mimoúrovňových křižovatek, na trase varianty E2 je navrženo 8 mimoúrovňových křižovatek (MÚK). V místě průchodu trasy lokalitou Pelešany v Turnově je navržen tunel o délce 900 m.

Zařazení záměru

dle přílohy č. 1 k zákonu:

Bod 48, kategorie I (Silnice nebo místní komunikace o čtyřech

a více jízdnic pruzích, včetně rozšíření nebo rekonstrukce stávajících silnic nebo místních komunikací o dvou nebo méně jízdnic pruzích na silnice nebo místní komunikace o čtyřech a více jízdnic pruzích, o souvislé délce od stanoveného limitu 10 km)

Bod 49, kategorie I (Silnice všech tříd a místní komunikace I. a II. třídy o méně než čtyřech jízdnic pruzích od stanovené délky 2 km; ostatní pozemní komunikace od stanovené délky 2 km a od stanovené návrhové intenzity dopravy předpokládané pro novostavby a ročního průměru denních intenzit pro stávající stavby 1 000 voz/24 hod)

Umístění záměru:

kraj: Královéhradecký

obec: Dílce, Dřevěnice, Holín, Jinolice, Jičín, Kbelnice, Kněžnice, Libuň, Podhradí, Podůlší, Radim, Soběraz, Újezd pod Troskami, Úlibice, Železnice

k. ú.: Dílce, Dřevěnice, Holín, Horní Lochov, Pařezská Lhota, Prachov, Jinolice, Jičín, Moravčice, Popovice u Jičína, Robousy, Kbelnice u Jičína, Kněžnice, Březka, Jivany, Libunec, Libuň, Hlásná Lhota u Jičína, Podhradí u Jičína, Čejkovice u Jičína, Podůlší, Lháň, Radim u Jičína, Studeňany, Tužín, Soběraz, Újezd pod Troskami, Úlibice, Řeheč, Cidlina, Těšín, Zámezí, Železnice

kraj: Liberecký

obec: Lažany, Čtveřín, Hrubá Skála, Karlovice, Ktová, Mírová pod Kozákovem, Ohrazenice, Přepeře, Radostná pod Kozákovem, Rovensko pod Troskami, Turnov, Žernov, Tatobity, Stružinec, Veselá

k. ú.: Lažany u Sychrova, Čtveřín, Hnanice pod Troskami, Hrubá Skála, Karlovice, Ktová, Bělá u Turnova, Loktuše, Sekerkovy Loučky, Vesec pod Kozákovem, Ohrazenice u Turnova, Přepeře u Turnova, Lestkov pod Kozákovem, Volavec, Křečovice pod Troskami, Rovensko pod Troskami, Václaví, Štěpánovice u Rovenska pod Troskami, Bukovina u Turnova, Daliměřice, Malý Rohozec, Mašov u Turnova, Turnov, Žernov, Tatobity, Žlábek, Tuhaň u Stružince, Veselá u Semil

Obchodní firma oznamovatele: Ředitelství silnic a dálnic ČR

IČ oznamovatele: 65 99 33 90

Sídlo (bydliště) oznamovatele: Na Pankráci 546/56, 140 00 Praha 4

Ministerstvo životního prostředí jako příslušný úřad na základě § 21 písm. c) zákona
a na základě § 9a odst. 1 a přílohy č. 6 k zákonu

vydává

S O U H L A S N É Z Á V A Z N É S T A N O V I S K O

k záměru

„Silnice I/35 Turnov - Úlibice“ ve variantě E1, v podvariantách E11 nebo E12

Ministerstvo životního prostředí na základě § 9a odst. 1 zákona

stanoví

následující podmínky pro navazující řízení:

Podmínky pro fázi přípravy záměru:

- 1) Přeložka silnice II/282, II/283 související s variantou E1, podvariantou E11 nebo E12, bude předmětem samostatného posuzování vlivů na životní prostředí dle zákona. Projektové přípravy podvarianty E11 nebo E12 a přeložky II/282, II/283 spolu koordinovat tak, aby byly následně obě stavby uvedeny do zkušebního provozu (předčasného užívání) současně.
- 2) Z další projektové přípravy záměru vyloučit realizaci oboustranné střední odpočívky Václaví.
- 3) V rámci dokumentace pro územní řízení prověřit možnost prodloužení zakryté části tunelu v oblasti Turnova a Pelešan ze stávajících 900 m o cca 400 m a v případě pozitivního výsledku toto prodloužení projektově připravit a následně realizovat (případně doložit relevantní technické důvody vylučující toto prodloužení).
- 4) V rámci dokumentace pro územní řízení zpracovat studii odtokových poměrů záplavového území Jizery zohledňující hladiny návrhového průtoku, na jejímž základě bude rozhodnuto o parametrech mostu v km 2,150. Na základě výsledků této studie konzultovat s Krajským úřadem Libereckého kraje, odborem životního prostředí a zemědělství, konečné technické řešení přemostění řeky Jizery.
- 5) V rámci dokumentace pro územní řízení zohlednit při realizaci silnice I/35 záměr „Jizera, Turnov - Svijany, protipovodňová opatření a revitalizace“ (Povodí Labe, s. p., 2013) pro křížení vlastního koryta Jizery a Libuňky. Mostní pilíře situované v tzv. meandračním pásu toku vedeném v přímé návaznosti na koryto toku v nejnižších partiích údolí stavebně trvale provést

tak, aby případný samovolný posun koryta toku do přímého kontaktu s mostním pilířem neohrozil stabilitu konstrukce. Detailní návrh mostních objektů bude koordinován s projekty na revitalizaci vodních toků Jizery a Libuňky a bude zohledňovat zájmy na ponechání co největšího volného prostoru přirozenému vývoji koryta převáděných vodních toků.

- 6) V rámci dokumentace pro územní řízení prověřit - na základě zpracované studie odtokových poměrů zohledňující hladiny návrhového průtoku řeky Libuňky - křížení nivy Libuňky cca v km 4,1 až 5,0 tak, aby celé záplavové území Q_{100} bylo překonáno mostním objektem. Minimální světlá výška mostního objektu nad suchým terénem (nikoli hladinou vody v korytě), dosažená na nejméně 20 m délky podmostí v ose komunikace, bude 5,5 m, přičemž konstrukce komunikace (mimo mostních pilířů) bude zároveň v celé délce nad úrovní hladiny vody při Q_{100} .
- 7) V rámci dokumentace pro územní řízení preferovat realizaci záměru v maximální míře bez osvětlení, zejména v úsecích vedených volnou krajinou. Tam, kde z hlediska bezpečnosti provozu nelze vyloučit osvětlení, bude postupováno v souladu s příslušnými Technickými kvalitativními podmínkami staveb – Osvětlení pozemních komunikací s přihlédnutím k zóně životního prostředí E1 dle ČSN EN 12464-2.
- 8) V rámci dokumentace pro územní řízení respektovat zachování významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant krajiny, jakož i harmonické měřítko a vztahy v krajině.
- 9) V rámci dokumentace pro územní řízení vypracovat aktualizovanou studii vlivů na krajinný ráz jako podklad pro vydání stanoviska k zásahu do krajinného rázu. Studie bude vycházet z detailního zaměření trasy ve variantě E1, podvariantě E11 nebo E12, výškového profilu a z požadavků, které vyplynuly z procesu posuzování vlivů záměru na životní prostředí, a to zejména:
 - a) detailně vyhodnotit vlivy na terénní zlomy v km 11,5 a 15,8 předmětné trasy, které budou překonávány. Ve vztahu k tomuto prověřit možnost překrytí obou zářezů komunikace ekodukty, které by případně negativní vlivy na vizuální vnímání zásahu záměru snižovaly (případně doložit relevantní technické důvody vylučující realizaci ekoduktů). Této problematice věnovat v aktualizované studii vlivů na krajinný ráz zvýšenou pozornost.
 - b) zpracovat detailní vyhodnocení vlivů z hlediska krajinného rázu v pohledově exponovaném místě v jižní části Turnova, resp. za tunelem Pelešany, které se z hlediska krajinného rázu jeví jako problematické (prověřit možnost prodloužení zakryté části tunelu v souladu s podmínkou č. 3 tohoto závazného stanoviska).
- 10) Součástí dokumentace pro územní řízení bude aktualizovaná rozptylová studie, která:
 - a) bude zpracovaná na konkrétní technické parametry varianty E1, podvarianty E11 nebo E12, silnice I/35 podle platné legislativy v době zpracování dokumentace pro územní řízení.
 - b) bude zpracovaná na základě aktualizovaného modelu dopravy souvisejícího s vývojem dopravy v zájmovém území a s realizací případných dalších liniových staveb potenciálně ovlivňujících dopravu v řešeném území. Studie bude hodnotit i vývoj dopravy na souvisejících komunikacích, které budou napojovány na navrhované MÚK.

- 11) Součástí dokumentace pro územní řízení bude aktualizovaná akustická studie, která bude zahrnovat a zohledňovat následující požadavky:
- a) akustická studie bude zpracovaná na konkrétní technické parametry varianty E1, podvarianty E11 nebo E12, silnice I/35 podle platné legislativy v době zpracování dokumentace pro územní řízení.
 - b) akustická studie bude zpracovaná na základě aktualizovaného modelu dopravy souvisejícího s vývojem dopravy v zájmovém území a s realizací případných dalších liniových staveb potenciálně ovlivňujících dopravu v řešeném území. Model bude hodnotit i vývoj dopravy na souvisejících komunikacích, které budou napojovány na navrhované MÚK.
 - c) v hlukové studii bude vyhodnocen a posouzen chráněný venkovní prostor staveb nacházejících se na začátku úseku plánované silnice I/35, především Ohrazenice čp. 199, čp. 200 a čp. 224, a to i v souvislosti s provozem na plánované MÚK Turnov.
 - d) v hlukové studii bude zohledněna výška výpočtových bodů vzhledem ke skutečné výšce chráněných staveb situovaných v okolí plánované trasy silnice I/35. Jedná se např. o objekt v ulici Přepeřská čp. 1804, kde umístění výpočtového bodu musí zohlednit i nejvyšší nadzemní podlaží tohoto objektu.
 - e) vliv provozu na plánovaných odpočívkách bude vyhodnocen v hlukových studiích i pro navazující stupně projektové dokumentace. V rámci dokumentace pro stavební povolení bude vyhodnocen i vliv provozu stacionárních zdrojů hluku souvisejících s provozem na plánovaných odpočívkách.
 - f) na základě aktualizace výpočtů pro hluk z provozu silniční dopravy budou v případě nutnosti optimalizovány návrhy protihlukových opatření. U protihlukových opatření v podobě protihlukových stěn budou definovány jejich akustické vlastnosti – neprůzvučnost a pohltivost.
 - g) v dalším stupni projektové dokumentace realizovat 24hodinové měření pro ověření nastavení 3D výpočtového modelu zpracovaného v rámci hlukové studie.
- 12) V rámci dokumentace pro stavební povolení v místech případných přechodů silnice I/35 přes meliorační systémy navrhnout taková technická opatření, aby byla zachována jejich stávající odvodňovací funkce a nedošlo ke změnám v hydrologickém režimu na dotčených pozemcích.
- 13) Dokumentace pro stavební povolení, jakož i plán organizace výstavby, bude jednoznačně dokladovat, že během výstavby i provozu silnice I/35 bude zajištěna odpovídající průchodnost pro místní obyvatelstvo, jakož i přístupy na zemědělské a lesní pozemky včetně možnosti vjezdu zemědělské techniky (je proto nutné zpracování projektu jednoduchých pozemkových úprav tak, aby v důsledku realizace stavby nevznikaly neobhospodařovatelné nebo nepřístupné zemědělské, respektive lesní, pozemky, případně navrhnout obdobné vhodné řešení). Konkrétní řešení konzultovat s majiteli dotčených pozemků.
- 14) V rámci dokumentace pro stavební povolení ověřit na základě podrobného geotechnického průzkumu přesné geologické poměry varianty E1, podvarianty E11 nebo E12, silnice I/35 (zejména v místech založení mostů, navrhovaných tunelů a v sesuvných územích). Na základě průzkumu zvolit technické řešení k vyloučení nebo minimalizaci rizik spojených se sesuvem.

- 15) V rámci dokumentace pro stavební povolení vypracovat „Studii odvodnění komunikace“ na konkrétní technické parametry varianty E1, podvarianty E11 nebo E12, silnice I/35 a výsledků geologického a hydrogeologického průzkumu. Tato studie bude zohledňovat následující požadavky:
- a) ve všech případech, kde to umožňují hydrogeologické a technické podmínky, zasakovat všechny srážkové vody z nepropustných povrchů, v ostatních případech odváděné srážkové vody zachytávat a regulovaně vypouštět. V těchto případech volit řešení, která umožní alespoň částečný vsak a výpar srážkových vod - např. vsakovací rýhy, drobné přehrádky a vsakovací šachty v příkopech.
 - b) část vsakovacích objektů realizovat na vhodných místech formou vsakovacích tůň přírodního charakteru, případně v kombinaci této formy s technickým vsakovacím objektem způsobem, který zajistí přednostní plnění tůně až do výšky vodního sloupce nejméně 0,5 m.
 - c) retenční objekty budovat v podobě otevřené retenčně vsakovací nádrže přírodního charakteru s dobou prázdnění umožňující dostatečně efektivní vsakování a vypařování zachycených vod a s ponecháním určitého bezodtokého prostoru hloubky 0,5 - 1 m (mimo jiné zabrání náhodnému úhynu vodních organismů při relativně rychlém vyprázdnění nádrže).
 - d) velikost regulovaného odtoku z retenčních objektů v maximální možné míře přiblížit hodnotě odpovídající specifickému odtoku dle technické normy TNV 75 9011 Hospodaření se srážkovými vodami.
 - e) soustavu vsakovacích a retenčně-vsakovacích objektů navrhnout s minimální mírou centralizace tak, aby zachycené srážkové vody byly předány přirozenému prostředí v co nejmenší vzdálenosti od místa jejich vzniku (snižují se tím dopady na místní vláhové podmínky i nároky na prostorové parametry objektů).
 - f) stavbou odkryté vývěry podzemních vod zasakovat ihned, nebo co nejbližší místu jejich zjištěného výskytu.
 - g) před zaústěním srážkových vod ze zpevněných ploch do vsakovacích a retenčně-vsakovacích objektů, včetně otevřených příkopů, umístit dešťovou usazovací nádrž s odlučovačem ropných látek a sorpčním filtrem.
 - h) v částech, kde navrhovaná silnice povede přes ochranná pásma vodních zdrojů, projednat technické řešení záměru s provozovatelem a majitelem vodního zdroje a přijmout odpovídající příslušná opatření k minimalizaci vlivů na tato ochranná pásma.
- 16) V rámci dokumentace pro stavební povolení zpracovat pro variantu E1, podvariantu E11 nebo E12, silnice I/35 podrobný hydrogeologický průzkum, který:
- a) bude zahrnovat pasportizaci dotčených zdrojů podzemní vody pro zvolenou podvariantu v jejím celém úseku ne starší 1 roku v pásmu 150 m od osy komunikace. Pasportizace bude vždy odsouhlasena dotčenou obcí a protokol o identifikaci hodnoceného zdroje bude podepsán majitelem objektu nebo osobou pověřenou majitelem objektu.

- b) bude specifikovat termín zahájení hydrogeologického monitoringu před zahájením výstavby dle požadavku příslušných vodoprávních úřadů, během výstavby a v rámci zkušebního provozu. V rámci monitoringu budou sledovány hladiny monitorovaných zdrojů podzemních vod.
 - c) bude v rámci monitoringu zajišťovat odebírání vzorků vody pro chemický rozbor. Rozsah a četnost monitoringu bude konzultován s příslušným vodoprávním úřadem.
 - d) bude vyhodnocovat všechna potenciálně dotčená prameniště v rámci trasy včetně případných opatření, která by eliminovala negativní ovlivnění těchto pramenišť navrhovaným záměrem.
 - e) vyhodnotí potenciální rizika případného ovlivnění pramene pitné vody Koudelka.
 - f) detailně vyhodnotí technické řešení odvádění dešťových vod z hlediska kvalitativních rizik všude tam, kde stavba v navržené podvariantě prochází ochrannými pásmy vodních zdrojů.
 - g) se bude podrobněji věnovat vlivům na zdroje pitné vody v jímacím objektu Studeňany pro skupinový vodovod Jičín – prameniště – Studeňany.
- 17) V rámci dokumentace pro stavební povolení optimalizovat variantu E1, podvariantu E11 nebo E12, silnice I/35 ve vztahu ke snížení výměry záborů pozemků v kategorii pozemků určených k plnění funkce lesa (PUPFL) na nejnutnější míru. Maximální mírou bude respektována územní ochrana PUPFL včetně jejich ochranných pásem. U vykáčených lesních biotopů provádět postupnou přeměnu současné druhové skladby v ekotonových liniích podél nového silničního tělesa ve prospěch dřevin, které se vyznačují vyšší tolerancí ke škodlivým činitelům a melioračními účinky na půdu a současně poskytují vysoký produkční a mimoprodukční funkční efekt. Prostřednictvím vytváření nových biotopů, které se budou blížit přírodě blízkému lesnímu biotopu, zabezpečit redukci vlivů abiotických a biotických škůdců, omezení kalamit a zvýšení stability produkce (zvyšování ekologické stability). Racionalizací nákladů pěstební činnosti upřednostňovat přirozené obnovy, cíleně využívat přírodní procesy při odrůstání nárostů a kultur a ve výchově mladých porostů.
- 18) Součástí dokumentace pro stavební povolení bude podrobný dendrologický průzkum včetně ocenění celospolečenské (ekologické) újmy, který bude sloužit jako podklad pro vydání závazného stanoviska ke kácení dřevin rostoucích mimo les s cílem upřesnit celkovou evidenci všech stromů a keřů určených ke kácení (druh, množství, obvody kmenů ve výšce 130 cm nad zemí a zapojené porosty dřevin s plochou nad 40 m²). U vodních toků musí průzkum obsahovat soupis všech dřevin a ploch keřových porostů. Podrobný dendrologický průzkum bude zároveň identifikovat mimořádně hodnotné dřeviny ve zkoumaném území a evidenci prvků dřevin zachovávaných, včetně návrhu opatření na minimalizaci zásahů do vzrostlé zeleně (umístění zařízení staveniště, příjezdové cesty, opatření během stavby).
- 19) V rámci dokumentace pro stavební povolení předložit návrh komplexního projektu sadových úprav a náhradního zalesnění, s průmětem do realizačních projektů jednotlivých staveb, který bude důsledně zohledňovat následující požadavky:
- a) bude projednán s příslušnými orgány ochrany přírody a bude zahrnovat jejich připomínky a požadavky.

- b) bude obsahovat vyšší dřeviny v patách násypů, keře na svazích a náhradu kácené krycí zeleně.
 - c) z důvodů minimalizace negativních vlivů stavby a následného provozu budou realizována kompenzační opatření, jako např. výsadbu nelesních dřevinných prvků přirozené druhové skladby, která přispěje k lepšímu začlenění tělesa komunikace do okolní krajiny.
 - d) náhradní výsadba bude odpovídat svým rozsahem ekologické újmy způsobené kácením dřevin. Výsadba bude kompenzovat nejen pokácenou nelesní zeleň, ale také, alespoň částečně, zánik lesních porostů, a to výsadbou regionálních, stanovištně vhodných listnatých dřevin přednostně na nezemědělských pozemcích, případně na pozemcích s nízkou třídou ochrany zemědělského půdního fondu (ZPF).
 - e) navržená náhradní výsadba bude obsahovat přesné uvedení počtu, druhu a kvality sazenic určených pro tuto náhradní výsadbu (nejen stromy, ale i keřové patro, které představuje vhodný biotop pro řadu druhů drobných živočichů a ptactva). Náhradní výsadbu navrhovat především v lokalitách, kde se bude povolovat kácení (kompenzace ekologické újmy v místě postiženém kácením).
 - f) bude preferovat kompaktní výsadby za účelem posílení ekologicko-stabilizační funkce dotčených významných krajinných prvků.
 - g) pro výsadby budou použity domácí druhy dřevin v cílové druhové skladbě stromů odpovídající příslušnému vegetačnímu stupni a typu a charakteru stanoviště s preferencí dlouhověkých dřevin, s podpůrnou funkcí krátkověkých dřevin. V daném kontextu dodržovat doporučenou druhovou skladbu, která se přibližuje přirozené vegetaci a zároveň je odolná solance (příp. jiným přípravkům pro zimní údržbu komunikace).
 - h) preferovat použití zapěstovaných vzrostlejších jedinců (výšky cca 1,5 m a stáří 2 roky) v navrhovaných výsadbách s dostatečným prostorovým vymezením pro správný a rovnoměrný vývoj korun po zakořenění, pohledově svahy násypu osadit souvislým pruhem nebo skupinovou výsadbou křovin a stromů stanovištně příslušných.
- 20) V rámci dokumentace pro stavební povolení zpracovat detailní migrační studii, která bude vycházet ze závěrů a navržených opatření Migrační studie, která je přílohou dokumentace (Bc. Petr Bauer, Mgr. Pavel Bauer, červen 2017). Výstupem studie bude podrobný návrh úprav migračních objektů při respektování již formulovaných požadavků z procesu posuzování vlivů na životní prostředí. Současně bude v rámci dokumentace pro stavební povolení v souladu s metodikou TP 180 dále zpřesňováno řešení migračních objektů a budou zpracovány podrobnější projektové podklady ke všem migračním objektům. Zároveň řešit i návaznost na okolní krajinu a stávající migrační trasy. Na základě procesu posuzování vlivů na životní prostředí respektovat v rámci projektové přípravy stavby následující požadavky:
- a) detailní migrační studii pro zvolenou podvariantu předložit ke schválení příslušnému orgánu ochrany přírody.
 - b) parametry všech migračních objektů budou reflektovat výslednou šíři komunikace tak, aby u komunikace vyššího stupně šířkového uspořádání (podvarianta E12) bylo dosaženo

stejného technického migračního potenciálu těchto objektů jako v případě podvarianty s nižším šířkovým uspořádáním (podvarianta E11).

- c) součástí detailní migrační studie pro zvolenou podvariantu bude mapa znázorňující interakci záměru s dotčenými migračními koridory.
- d) bude zajištěna plnohodnotná kontinuita nadregionálního biokoridoru K31B a souběžného dálkového migračního koridoru na základě konečných parametrů zvolené podvarianty, a to buď migračním objektem, který bude dosahovat svými parametry vyšších než středních hodnot technického migračního potenciálu pro velké savce, nebo přetrasováním nadregionálního biokoridoru K31B a úpravou mostního objektu navrženého v km 7,037 na hodnoty technického migračního potenciálu pro velké savce včetně opatření k navedení zvířat jeho směrem a navázání na původní trasu biokoridoru.
- e) bude zajištěna plná funkčnost dálkového migračního koridoru opatřeními, která budou kompenzovat negativní vliv nové migrační bariéry (například revitalizací melioračního kanálu vedoucího jihozápadním směrem ke stávající silnici I/35, doplněné výsadbou doprovodného porostu v celé délce nadregionálního biokoridoru stanovištně vhodnými, regionálně původními druhy listnatých stromů).
- f) bude provedeno vyhodnocení křížení nadregionálního biokoridoru K31B se stávající silnicí I/35 a železniční tratí, včetně návrhu případných opatření na snížení bariérového efektu pro vyloučení kumulace vlivů obou migračních bariér na dotčený nadregionální biokoridor a dálkový migrační koridor.
- g) budou doplněny migrační průchody pro živočichy skupiny C (malé savce) v km 9,8 - 9,9, v km 25,5, v km 23,8 - 23,9 nebo v km 24,5. Nad rámec minimálních požadavků na zajištění migrace dimenzovat některé doplňované objekty i na průchod středně velkých savců, pokud to technicko-ekonomické podmínky umožní (např. v km 9,8 - 9,9).
- h) budou realizovány zábrany proti pronikání obojživelníků na komunikaci v km 6,5 - 7,0 a v km 26,0 - 27,0. Současně bude zajištěno usměrnění pohybu obojživelníků do migračních objektů.

21) V rámci dokumentace pro stavební povolení vypracovat takový harmonogram stavby, aby byla realizace komunikace - zejména v úsecích s migračními objekty - časově sladěna tak, aby záměr v nedokončené podobě a/nebo stavební práce na něm probíhající nemohly představovat migrační bariéru (tzn., že migrační objekty musí být funkční dříve, než se zbytek stavby stane pro dotčené skupiny živočichů neprůchozím).

22) V rámci další projektové přípravy záměru (včetně etapy výstavby a zkušebního provozu) vycházet ze studie Hodnocení podle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v rozsahu vyhlášky č. 142/2018 Sb. (RNDr. Jiří Veselý, červen 2020), která je přílohou dokumentace. V rámci přípravy záměru (včetně etapy výstavby a zkušebního provozu) respektovat veškeré technické návrhy tohoto hodnocení vedoucí k zamezení nebo snížení možného negativního vlivu záměru na živočichy. Podmínku zohlednit v rámci navazujících řízení stavby a převzít do výrokové části stavebních povolení, resp. do podmínek stavebních povolení.

23) V dokumentaci pro každé navazující řízení dle § 3 písm. g) zákona bude obsažena část, kapitola nebo příloha, jejímž předmětem bude doložení plnění jednotlivých podmínek tohoto závazného stanoviska v daném navazujícím řízení.

Podmínky pro fázi realizace (výstavby) záměru:

24) Po celou dobu přípravy a výstavby zajistit kontakt s veřejností v oblasti komunikace a informování o průběhu přípravy a realizace projektu a jeho potenciálních dopadech na okolí, včetně operativního reagování na vznesené podněty a dotazy. Podmínku zohlednit v rámci navazujících řízení stavby a převzít do výrokové části stavebních povolení, resp. do podmínek stavebních povolení.

25) Při výběrovém řízení na dodavatele stavby stanovit jako jedno ze srovnávacích měřítek i specifikování garancí na minimalizování negativních vlivů stavby na životní prostředí a na celkovou délku stavby. Ve výběrovém řízení na provedení stavby zohlednit požadavky na používání moderních a progresivních postupů výstavby (s využitím méně hlučných a životnímu prostředí šetrných technologií). Podmínku zohlednit v rámci navazujících řízení stavby a převzít do výrokové části stavebních povolení, resp. podmínek stavebních povolení.

26) Před zahájením stavby provést místní šetření o stavu vybraných používaných komunikací a pasportizaci stavu obytných objektů a jiného soukromého majetku podél těchto komunikací. Zajistit řádnou údržbu a sjízdnost všech využívaných přístupových cest k zařízením stavenišť po celou dobu výstavby a tyto komunikace uvést do původního stavu. Tuto skutečnost potvrdit místním šetřením po ukončení stavby, s tím, že uvedením příjezdových komunikací ke stavbě do původního stavu bude podmíněno vydání kolaudačního rozhodnutí. Obdobně po ukončení stavebních prací vyhodnotit případné škody na obytných objektech a jiném soukromém majetku, který bude ovlivněn etapou výstavby. Následně provést příslušné opravy nebo přijmout odpovídající kompenzační opatření za způsobené škody na náklady oznamovatele, resp. investora. Vydání kolaudačního rozhodnutí podmínit provedením příslušných oprav nebo realizací kompenzačních opatření. Podmínku zohlednit v rámci stavebního řízení, resp. převzít do podmínek stavebního povolení.

27) Po celou dobu výstavby záměru zajistit biologický (ekologický) dozor stavby osobou s vysokoškolským vzděláním přírodovědného, zemědělského nebo lesnického směru, nezávislou na dodavateli stavby, která bude oprávněna stanovovat vhodné termíny pro minimalizaci negativních vlivů záměru na životní prostředí (upřesnění termínů terénních prací, kácení dřevin, záchranných transferů) a dohlížet na provádění prací a realizaci staveb, které mohou mít vliv na jednotlivé složky životního prostředí (realizace migračních bariér, ověřování migrace obojživelníků, dodržování uplatňování opatření k omezování prašnosti, kontrola dodržování opatření pro předcházení kontaminace vod a půd, nakládání s odpady a dalších opatření stanovených podmínkami tohoto závazného stanoviska).

28) V etapě výstavby respektovat všechna opatření vyplývající ze studie Hodnocení podle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., v rozsahu vyhlášky č. 142/2018 Sb. (RNDr. Jiří Veselý, červen 2020) vedoucích k zamezení nebo snížení možného negativního vlivu silnice I/35 na živočichy. V lokalitách s výskytem zvláště chráněných druhů a zejména v lokalitách s výskytem cenných

přírodních biotopů dodržovat přísná ochranná opatření a práce realizovat takovým způsobem, aby byl minimalizován negativní zásah.

- 29) V jarním období roku výstavby provést aktualizaci botanického průzkumu včetně zaměření na nepůvodní a invazivní druhy rostlin s přesným vymezením lokalit a charakteru jejich výskytu na pozemcích dotčených stavbou. V případě výskytu nepůvodních, invazivních druhů rostlin na lokalitách dotčených stavbou likvidovat tyto druhy odbornou osobou ještě před započítím terénních úprav, odstranění vegetačního pokryvu či jakýchkoli jiných stavebních prací, při kterých by mohlo dojít k narušování povrchu půdy nebo šíření částí invazivních druhů rostlin jiným způsobem.
- 30) V jarním období roku výstavby provést aktualizaci zoologického průzkumu (včetně ichtyologického průzkumu stavbou dotčených toků) formou ověření výskytu ochranně významných druhů živočichů, včetně vyhodnocení zásahu do biotopů těchto druhů. Výsledky průzkumů následně promítnout do prováděcí dokumentace stavby a uplatňovat je formou ekologického dozoru odborně způsobilou osobou.
- 31) Před zahájením stavební činnosti zajistit zachovávané dřeviny dle ČSN 83 9061 – Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích. Zejména je třeba minimalizovat výkopové práce, vyloučit pojezdy těžké techniky, minimalizovat mechanická poranění kmene a větví a skladování nebezpečných látek v kořenové zóně, což je plocha povrchu půdy pod korunou stromu ohraničená okapovou linií koruny (obvodem půdorysného průmětu koruny) zvětšená o 1,5 m po celém obvodu okapové linie koruny.
- 32) V profilech, kde dojde vlivem kolize tělesa silnice I/35 s lesním porostem k nevhodnému otevření porostu, urychleně provést obnovu porostního pláště tak, aby nedocházelo k druhotnému poškozování a devastaci lesa, a to zejména na návětrné straně, kde vyvstává vysoké riziko polomů a vývrátů. Při zásazích do lesních porostů zajistit zpřístupnění dotčených porostů.
- 33) Vypracovat zásady organizace výstavby, které budou z hlediska minimalizace vlivů na ovzduší smluvně zajištěny se zhotovitelem stavby a budou obsahovat následující požadavky:
- staveništní komunikace pravidelně čistit, skrápět nebo používat aktivní látky k potlačení prašnosti.
 - používat stroje s nižšími emisemi tuhých látek a věnovat se jejich údržbě, jedná se o optimální nastavení motorů, omezení volnoběhu strojů a zamezení přetěžování techniky.
 - po dobu stavby dodržovat zásady správné manipulace s nakladačem, obsluha strojů bude prováděna vyškolenými pracovníky, tj. plnit nákladní vozidla ve správné poloze tak, aby nedocházelo k násypu materiálu mimo vozidlo.
 - v případě sucha zajistit skrápění staveništních ploch.
 - v případě dlouhodobého sucha a při silnějším větru omezit stavební práce, případně zamezit šíření prachových částic do okolí zacloněním po obvodu staveniště.

- f) k zajištění kontrolovatelnosti realizace protiprašných opatření při suchém nebo větrném počasí průběžně sledovat aktuální údaje minimálně o směru a rychlosti větru, vlhkosti vzduchu a teplotě, a také předpovědi vývoje těchto údajů. Údaje ze sledování vývoje výše uvedených parametrů průběžně zaznamenávat ve stavebním deníku pro potřebu zpětné kontroly.
- g) minimalizovat nebo zcela vyloučit volné deponování jemnozrnného materiálu o zrnitosti do 4 mm na staveništi. Dlouhodoběji ukládaný materiál shromažďovat v silech nebo v boxech, ohradit jednotlivé materiály a zamezit vyfoukávání jemných částic do okolí.
- h) umísťovat venkovní skládky na závětrnou stranu a současně materiály na deponie umísťovat tak, aby horní vrstvu tvořil vždy nový přirozeně vlhký materiál.
- i) při tvorbě deponií a mezideponií minimalizovat vyfoukávání prachu větrem:
 - preferovat jednu velkou haldu namísto více menších (realizace jedné haldy místo dvou zmenší aktivní povrch až o 25 %)
 - podélné haldy vytvářet rovnoběžně s převažujícím směrem větru
 - lze využívat i existující překážky, například stromy, keře apod., popřípadě budovat vlastní překážky z přenosných materiálů
 - při rychlosti větru překračující 5 m/s zakrýt, případně, je-li to dostatečné k zamezení šíření prašnosti do okolí, skrápět všechny deponie o zrnitosti menší než 8 mm. Při rychlosti větru překračující 10 m/s omezit práce na stavbě nebo alespoň omezit činnosti způsobující prašnost.

34) Vypracovat zásady organizace výstavby, které budou z hlediska minimalizace vlivů hluku v etapě výstavby obsahovat následující požadavky:

- a) při začátku stavebních prací provést kontrolní měření hluku u nejbližší obytné zástavby a konkretizovat případná protihluková opatření.
- b) veškeré stavební práce spojené s návozem stavebního a technologického materiálu uskutečňovat pouze v denní době s výjimkou akusticky nevýznamných činností.
- c) staveništní dopravu organizovat vždy podle možností mimo obydlené zóny (v trase nové komunikace).
- d) všechny hlučné stavební práce v blízkosti chráněných objektů provádět pouze v denní době (od 06:00 do 21:00 hodin).
- e) v rámci výstavby používat stroje s garantovanou nižší hlučností. Kombinovat hlučné náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti, zkrátit provoz výrazných hlukových zdrojů v jednom dni – práce rozdělit do více dnů po menších časových úsecích.
- f) se stavebními pracemi postupovat v ose budoucí komunikace s minimálním rozsahem staveništní dopravy vedené přes obydlená území.

35) Po výběru zhotovitele stavby vypracovat akustickou studii pro etapu výstavby, a to včetně vyhodnocení vlivu obslužné staveništní dopravy na příjezdových a odjezdových trasách, která

bude vycházet ze zásad organizace výstavby a upřesněných znalostí o nasazení jednotlivých stavebních mechanismů, a která bude dokladovat plnění hygienického limitu pro etapu výstavby.

Podmínky pro fázi provozu záměru:

- 36) V průběhu zkušebního provozu (předčasného užívání) provést měření hluku z provozu silnice I/35 v denní i noční době akreditovanou nebo autorizovanou osobou. Volbu bodů pro měření v chráněném venkovním prostoru staveb konzultovat s orgánem ochrany veřejného zdraví. V úsecích, kde by bylo měření hluku prokázáno překročení platných hygienických limitů, aktualizovat odpovídající protihluková opatření tak, aby byly hygienické limity dodrženy.
- 37) K žádosti o vydání závazného stanoviska k užívání stavby předložit protokol (zpracovaný akreditovanou nebo autorizovanou osobou) o výše uvedeném měření prokazujícím nepřekročení přípustných hlukových limitů pro denní, respektive noční dobu v chráněném venkovním prostoru staveb.
- 38) Z důvodů snížení dlouhodobé kontaminace podzemních a povrchových vod posypovými solemi a zasolení biotopů podél komunikace vozovky provádět zimní chemickou údržbu v rámci provozu skrápěnou solí, nebo metodou šetrnější k životnímu prostředí, odpovídající aktuálnímu stupni poznání.
- 39) V rámci pravidelné údržby komunikace v místech přechodu povrchového toku tělesem komunikace dbát na permanentní funkčnost všech technických bariér (např. svodidla, zábradlí, betonové ochranné zídky, odvodňovací příkopy svedené do kanalizace apod.), které by mohly zabránit kontaktu potenciálního kontaminantu s vodou v povrchovém toku.
- 40) Dodavatele sadových úprav stavby smluvně zavázat k následné údržbě realizovaných výsadeb na dobu minimálně 5 let. V uvedeném období musí být odumřelé stromy či keře či další neperspektivní jedinci pravidelně nahrazovány a finální přejímka musí být provedena po stanovené lhůtě. V rámci dokumentací navrženého monitoringu a údržby vegetačních úprav respektovat případný přirozený nálet dřevin, pokud daní jedinci budou regionálně původních a stanovištně vhodných druhů a budou vykazovat vyšší vitalitu a lepší perspektivu života na příslušném stanovišti. Případnou udržovací péči o výsadby pak přizpůsobit této skutečnosti namísto záměrného potlačování přirozeně vitálnějších náletů ve prospěch méně perspektivních výsadeb (bude součástí provozního řádu komunikace).

Podmínky pro monitorování a rozbor vlivů záměru na životní prostředí:

- 41) Po uvedení stavby do zkušebního provozu (předčasného užívání) zahájit závazný tříletý monitoring stavby, jehož cílem bude kromě kontroly navržených opatření (zejména funkčnosti migračních objektů, vegetačních úprav) rovněž ověření mortality živočichů na komunikaci a návrh aktualizace trvalých bariér na základě průběžného vyhodnocování migrace na základě biologického (ekologického) dozoru stavby. Výsledkem tříletého monitoringu stavby bude postprojektová analýza, tj. vyhodnocení plnění požadavků na ochranu životního prostředí a veřejného zdraví určených v základních dokumentech investiční přípravy (proces EIA, územní rozhodnutí, stavební povolení, závazná stanoviska podle složkových zákonů). Závěrečná zpráva postprojektové analýzy bude předložena mimo jiné orgánu ochrany přírody Krajského

úřadu Libereckého kraje a Agentuře ochrany přírody a krajiny ČR (nebo jim ekvivalentním orgánům státní správy). Součástí postprojektové analýzy dále bude:

- a) monitoring úmrtnosti ptáků na průhledných částech protihlukových stěn. V prvním roce po realizaci záměru provádět monitorovací pochůzky v intervalu 1 krát za 2 týdny v období květen až září, 1 krát za měsíc v ostatních měsících. V dalších letech provozu komunikace provádět monitoring stavu a účinnosti opatření na ochranu ptáků nejméně 1 krát během 1. poloviny května, případná problémová místa budou ihned zajištěna proti úhynu ptáků (bude uvedeno v provozním řádu komunikace). Na základě vyhodnocení monitoringu v rámci závěrečné zprávy navrhnout a následně realizovat případná nápravná opatření.
- b) monitoring funkčnosti a vhodnosti umístění migračních objektů, včetně případného návrhu doplňkových opatření ke snížení negativního vlivu na migrace zvířat.
- c) monitoring vlivu na vláhové podmínky území a na chemickou kvalitu povrchových a podzemních vod, včetně návrhu případných doplňkových zmírňujících a kompenzačních opatření.
- d) monitoring zaměřený na šíření invazivních druhů rostlin. V případě jejich zjištění provést v nejbližším vhodném termínu jejich odstranění odbornou osobou.

Odůvodnění

Odůvodnění vydání souhlasného stanoviska včetně odůvodnění stanovení uvedených podmínek:

Předmětem záměru je novostavba silnice I/35 v úseku mezi MÚK Ohrazenice a MÚK Úlibice. Silnice je v celém úseku vedena v nové trase. Trasa je navržena v jedné základní variantě označené E1 a variantě E2 vedené jihozápadním obchvatem kolem Rovenska pod Troskami. Varianta E1 je dále navržena ve dvou podvariantách lišících se šířkovým uspořádáním. Podvarianta E11 je celá navržena v třípruhovém uspořádání, tj. v kategorii S15,25/110. V podvariantě E12 je navržena kombinace dvou šířkových uspořádání. Mezi MÚK Ohrazenice a MÚK Žernov (napojení přeložky silnice II/283 ve směru na Semily) je navržena čtyřpruhová směrově dělená komunikace kategorie S21,5/110 a mezi MÚK Žernov a MÚK Úlibice je navrženo uspořádání 2+1, tj. kategorie S15,25/110. Varianta E2 je navržena v kategorii S15,25/110. Celková délka varianty E1 (podvariant E11 a E12) je 32,5 km, celková délka varianty E2 je 31,5 km. Součástí stavby je 7, resp. 8 (ve variantě E2) MÚK. Na trase se nachází dva tunely – v místě napojení na MÚK Ohrazenice je navržen mělký hloubený tunel délky 130 m a v místě průchodu trasy jižní částí Turnova, kde je navržen tunel Pelešany délky 900 m.

K provedení zjišťovacího řízení bylo na Ministerstvo životního prostředí, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence (dále jen „MŽP“) dne 27. 10. 2015 předloženo oznámení záměru zpracované doc. RNDr. Petrem Andělem, CSc., držitelem autorizace dle § 19 zákona (osvědčení o odborné způsobilosti č. j. 7248/1155/OPV/93, rozhodnutí o prodloužení autorizace č. j. 46345/ENV/16), v rozsahu přílohy č. 3 k zákonu (dále jen „oznámení“). Dne 4. 12. 2015 byl oznamovatelem doplněn požadovaný počet paré. Dne 29. 4. 2016 vydalo MŽP po proběhlém zjišťovacím řízení závěr zjišťovacího řízení, v němž stanovilo oblasti, na které je třeba se zaměřit při zpracování dokumentace vlivů záměru na životní prostředí (dále jen „dokumentace“).

K posouzení vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví byla dne 12. 8. 2020 MŽP předložena dokumentace zpracovaná RNDr. Vladimírem Ludvíkem, držitelem autorizace dle § 19 zákona (osvědčení o odborné způsobilosti č. j. 5278/850/OPV/93, rozhodnutí o prodloužení autorizace č. j. 52403/ENV/15), v rozsahu přílohy č. 4 k zákonu.

V dokumentaci a v jejích přílohách bylo provedeno vyhodnocení vlivů záměru na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví, které jsou hodnoceny ve všech aspektech, a to jak ve fázi přípravy, realizace, tak provozu záměru. Jako odborný podklad pro vypracování dokumentace záměru byla zpracována řada dílčích odborných studií zaměřených na detailní analýzu a hodnocení jednotlivých aspektů záměru na veřejné zdraví a životní prostředí. V rámci dokumentace byla zpracována Rozptylová studie (Ekoteam, Hradec Králové, červen 2020), Hluková studie (Ekoteam, Hradec Králové, červen 2020), Posouzení vlivu expozice hluku na veřejné zdraví (Ing. Dana Potužníková, Ph.D., Ústí nad Orlicí, duben 2019), Hodnocení vlivů na veřejné zdraví – zdravotní rizika znečištění ovzduší dopravou (MUDr. Bohumil Havel, Svitavy, červen 2020), Hodnocení podle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., v rozsahu vyhlášky č. 142/2018 Sb. (RNDr. Jiří Veselý, červen 2020), Přírodovědný průzkum (EKOLA group, spol. s r.o., srpen 2017), Dendrologické hodnocení (Mgr. Stanislava Čížková, Svitavy, listopad 2018), Posouzení vlivu na krajinu (RNDr. Jiří Veselý, červen 2020), Posouzení projektu ve vztahu k čl. 4 (popř. 4.7) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES (Global-Geo, s.r.o., Mgr. Martin Štancl, Hradec Králové, březen 2019), Hydrogeologické posouzení vlivu na povrchové a podzemní vody (Global-Geo, s.r.o., Mgr. Martin Štancl, březen 2019) včetně Doplnění připomínek MŽP k hydrogeologickému posouzení (Global-Geo, s.r.o., Mgr. Martin Štancl, 25. 6. 2020), Migrační studie (Bc. Petr Bauer, Mgr. Pavel Bauer, červen 2017) a Vizualizace záměru.

Vlivy na jednotlivé složky životního prostředí byly v dokumentaci vyhodnoceny jako přijatelné. Důsledky realizace záměru jsou v mezích platných norem a předpisů a není očekáváno nadlimitní působení v žádném z hodnocených faktorů životního prostředí. Žádný ze specifických vlivů není natolik významný, aby vylučoval realizaci záměru.

Ze závěrů výše uvedené studie vlivů na veřejné zdraví, akustické studie a rozptylové studie vyplývá, že realizace záměru silnice I/35 ve variantě E1, podvariantě E11 nebo E12, nebude celkově představovat významné zhoršení imisní a akustické situace, ani prokazatelně ovlivňovat veřejné zdraví, při respektování podmínek formulovaných v tomto závazném stanovisku.

Provozem uvažovaného záměru dojde k vymístění tranzitní dopravy mimo zastavěnou oblast. Ze závěrů dokumentace vyplývá, že realizace záměru v kterékoliv z navržených variant znatelně sníží imisní zátěž v obcích podél stávající silnice I/35, kterými je v současné době (a byla by i v roce 2040 bez realizace záměru) vedena intenzivní doprava v úseku Turnov – Úlibice. Přetížení v okolí nové trasy bude srovnatelné, navržené trasy jsou však vedeny převážně mimo obytnou zástavbu a zvýšení imisní zátěže se obytných lokalit dotkne pouze výjimečně. Imisní vliv dopravy po přeložce I/35, vyhodnocený rozptylovou studií, bude z hlediska zdravotního rizika znečištění ovzduší pro obyvatele okolní zástavby nízký a nepřestavuje významné zdravotní riziko. Z porovnání obou navržených variant vychází dle dokumentace z hlediska imisního zatížení mírně lépe varianta E1, která se přibližuje stávající nebo navrhované obytné zástavbě na méně než 100 m pouze v jedné lokalitě, varianta E2 ve dvou lokalitách. Varianta E1 vykazuje také větší snížení průměrů imisních koncentrací všech prověřovaných látek. Realizací záměru dojde dále k významnému snížení vlivu

hluku a exhalací na obyvatele v okolí stávající I/35 a vlivu vibrací na okolní objekty. Dle studie posouzení vlivu hluku na veřejné zdraví jsou obě aktivní varianty významným zlepšením stávajícího stavu, přičemž z hlediska hodnocení zdravotních rizik expozice hluku není mezi oběma aktivními variantami E1 a E2 významný rozdíl.

Vlivy záměru na povrchové a podzemní vlivy jsou v dokumentaci vyhodnoceny jako akceptovatelné, s tím, že dílčí vlivy na vodní zdroje a jejich ochranná pásma budou předmětem dalších stupňů projektové dokumentace záměru (po detailní specifikaci trasy komunikace). Vlivy záměru na zábor zemědělského půdního fondu (dále jen „ZPF“) a krajinný ráz byly vyhodnoceny jako středně významné a trvalé, vlivy na pozemky určené k plnění funkcí lesa (dále jen „PUPFL“) jako malé. Z hlediska souhrnného vyhodnocení vlivů záměru na krajinný ráz je jako nejméně problematická vyhodnocena varianta E1, podvarianta E11.

Trasy jsou navrženy tak, aby se v co největší míře vyhýbaly zastavěným územím a ekologicky cenným lokalitám. Významné negativní vlivy záměru na biologickou rozmanitost, území Natura 2000, prvky územního systému ekologické stability a zvláště chráněná území lze dle závěrů dokumentace při dodržení stanovených podmínek vyloučit.

Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví jsou vyhodnoceny jako akceptovatelné.

MŽP rozeslalo dopisem ze dne 18. 8. 2020 dokumentaci dotčeným územním samosprávným celkům (dále jen „DÚSC“) a dotčeným orgánům ke zveřejnění a k vyjádření. Každý mohl zaslat své písemné vyjádření k předložené dokumentaci, a to ve lhůtě do 30 dnů ode dne zveřejnění informace o dokumentaci na úředních deskách příslušných krajských úřadů. Informace o dokumentaci byla na úředních deskách Královéhradeckého i Libereckého kraje zveřejněna dne 26. 8. 2020.

K dokumentaci bylo příslušnému úřadu v zákonné lhůtě doručeno celkem 32 vyjádření, z toho 9 vyjádření DÚSC (Liberecký kraj, Město Turnov, Město Rovensko pod Troskami, Město Železnice, Obec Ohrazenice, Obec Radostná pod Kozákovem, Obec Kněžnice, Obec Jinolice, Obec Tatobity), 11 vyjádření dotčených orgánů (Krajský úřad Libereckého kraje, Krajský úřad Královéhradeckého kraje, Městský úřad Turnov, Městský úřad Semily, Krajská hygienická stanice Libereckého kraje se sídlem v Liberci, Krajská hygienická stanice Královéhradeckého kraje se sídlem v Hradci Králové, Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Liberec, Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Hradec Králové, Obvodní báňský úřad pro území krajů Libereckého a Vysočina, Obvodní báňský úřad pro území krajů Královéhradeckého a Pardubického, Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky), 6 vyjádření odborů MŽP (odbor ochrany vod, odbor odpadů, odbor ochrany ovzduší, odbor obecné ochrany přírody a krajiny, odbor druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků, OVSS VI Hradec Králové) a 6 vyjádření veřejnosti (p. Pavel Vaňátko, Ing. Miroslav Vondřich, Mgr. Lukáš Eršil, Ing. Věra Vanerová, p. Janků, paní Pavlína Honcová). Obdržená vyjádření obsahovala v převážné míře upřesnění či formulaci podmínek, které je třeba dodržet v případě realizace záměru. Veškerá obdržená vyjádření k dokumentaci, která byla MŽP zaslána, jsou vypořádána v části V. posudku o vlivech záměru na životní prostředí (dále jen „posudek“). Všechny relevantní požadavky vyplývající z vyjádření k dokumentaci byly zpracovatelem posudku odpovídajícím způsobem převzaty do návrhu závazného stanoviska a jsou do tohoto závazného stanoviska zapracovány. Po lhůtě podle § 8 odst. 3 zákona obdrželo MŽP 3 vyjádření (obec Karlovice a dvě vyjádření veřejnosti). Tato vyjádření neobsahují žádné zásadní připomínky, které by mohly mít vliv na souhlas či nesouhlas

s realizací záměru z pohledu jeho vlivů na životní prostředí. Podle § 8 odst. 3 zákona k vyjádřením zaslaným po lhůtě příslušný úřad nepřihlíží.

Dopisem ze dne 6. 10. 2020 MŽP pověřilo zpracováním posudku RNDr. Tomáše Bajera, CSc., držitele autorizace dle § 19 zákona (osvědčení o odborné způsobilosti č. j. 2719/4343/OEP/92/93, rozhodnutí o prodloužení autorizace č. j. 52153/ENV/15). V souladu s § 9 odst. 3 zákona MŽP stanovilo zpracovateli posudku pro zpracování a předložení posudku lhůtu 60 dní od převzetí dokumentace včetně všech podkladů. Dne 8. 10. 2020 byly zpracovateli posudku doručeny všechny podklady potřebné ke zpracování posudku. Konání veřejného projednání záměru bylo s ohledem na aktuální epidemiologickou situaci panující v České republice (šíření COVID19) a s ní souvisejícími nařízeními vlády odloženo (zákonný termín pro konání veřejného projednání uplynul dne 25. 10. 2020). Vzhledem k tomu, že zpracovatel posudku má povinnost v rámci posudku zohlednit i závěry z veřejného projednání záměru, uzavřelo MŽP se zpracovatelem posudku dne 7. 12. 2020 dodatek ke smlouvě o zpracování posudku EIA, v rámci kterého byla zpracovateli posudku stanovena nová lhůta na předložení posudku, a to nejpozději do 30 kalendářních dnů ode dne konání veřejného projednání záměru.

Dne 8. 3. 2021 rozeslalo MŽP pozvánku na veřejné projednání DÚSC ke zveřejnění a dále dotčeným orgánům a zároveň ji zveřejnilo dle § 16 odst. 1 zákona na internetu v Informačním systému EIA. Informace o konání veřejného projednání byla na úředních deskách Krajského úřadu Královéhradeckého kraje i Krajského úřadu Libereckého kraje zveřejněna dne 10. 3. 2021.

Veřejné projednání dokumentace ve smyslu § 17 zákona se uskutečnilo dne 18. 3. 2021 od 16:00 hodin videokonferenčně prostřednictvím služby Webex (*pozn.: konání veřejného projednání distanční formou (videokonferenčně) je v souladu s metodickým sdělením MŽP ze dne 5. 2. 2021 pod č. j. MZP/2021/710/856*). Na veřejném projednání zástupce oznamovatele seznámil přítomné zástupce DÚSC, dotčených orgánů a veřejnosti s posuzovaným záměrem a jeho účelem, zpracovatel dokumentace poté seznámil účastníky projednání s výsledky hodnocení vlivů záměru na životní prostředí. Zpracovatel posudku RNDr. Tomáš Bajer, CSc. stručně zhodnotil rozsah a kvalitu dokumentace a představil svoji roli v rámci procesu posuzování vlivů záměru na životní prostředí. V rámci následné diskuze byly na veřejném projednání vneseny připomínky a dotazy ze strany DÚSC, dotčených orgánů a veřejnosti, na které bylo zástupci jednotlivých stran (zástupci oznamovatele, zpracovatelem dokumentace, zpracovatelem posudku, zástupci MŽP) obratem reagováno. Připomínky a dotazy se týkaly zejména problematiky historie návrhu vedení trasy silnice I/35, ochrany dotčených obcí před hlukem, vedení a vyhodnocení vlivů přeložky II/282, II/283 mezi obcemi Žernov a Tatobity, monitoringu a ochrany vodních zdrojů, migračních a kompenzačních opatření, vlivu záměru na krajinný ráz. Opakovaně zazněl ze strany veřejnosti nesouhlas s realizací záměru ve variantě E2. V rámci diskuze byla rovněž uplatněna a diskutována námitka, která upozornila na odlišnou vypovídací schopnost dokumentace v popisu a vyhodnocení vlivů hlavní trasy silnice I/35 a navrhované přeložky II/282, II/283.

Údaje o účasti a závěry z projednání jsou podrobněji uvedeny v zápise z veřejného projednání ze dne 31. 3. 2021 pod č. j. MZP/2021/710/1939.

Dne 19. 4. 2021 byl na MŽP předložen posudek zpracovaný RNDr. Tomášem Bajerem, CSc. v souladu s přílohou č. 5 k zákonu. Zpracovatel posudku se ztotožnil se závěry dokumentace a s ohledem na údaje obsažené v dokumentaci, v obdržení vyjádření k dokumentaci a po

ověření vstupních parametrů a údajů uvedených v dokumentaci, dospěl k závěru, že navržené řešení přeložky silnice I/35 umožňuje zajištění ochrany životního prostředí a veřejného zdraví v míře požadované příslušnými předpisy. Zpracovatel posudku navrhl vydat souhlasné závazné stanovisko s celkem 42 závaznými podmínkami za účelem prevence, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzace negativních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví a za účelem monitorování a rozboru vlivů záměru na životní prostředí. Vzhledem k tomu, že námitku, která poukázala na nedostatečné vyhodnocení vlivů přeložky II/282, II/283 v rámci dokumentace, a která byla uplatněna na veřejném projednání záměru, zpracovatel posudku vyhodnotil ve vztahu k vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na životní prostředí za oprávněnou, podmínil realizaci záměru podmínkou, že přeložka silnice II/282, II/283 bude předmětem samostatného posuzování vlivů na životní prostředí dle zákona (viz podmínka č. 1 tohoto závazného stanoviska).

Z hodnocení provedených v dokumentaci vyplývá, že negativní vlivy, které by mohly vzniknout v průběhu výstavby (vlivy na hlukovou situaci, kvalitu ovzduší (zejména prach), ZPF a PUPFL, vlivy na povrchové a podzemní vody, faunu a flóru atp.) a v průběhu provozu na posuzovaném úseku I/35 (zejména vlivy na hlukovou situaci, kvalitu ovzduší, povrchové vody, migrace a krajinný ráz) jsou v potřebném rozsahu eliminovány a při respektování podmínek tohoto závazného stanoviska budou tyto vlivy akceptovatelné. Z hlediska vlivů na veřejné zdraví dojde realizací záměru ke zlepšení situace především v lokalitách podél stávající silnice I/35.

S tímto hodnocením se ztotožnil rovněž zpracovatel posudku a po vyhodnocení dokumentace a na základě obdržení vyjádření doporučil záměr ve variantě E1, podvariantě E12 při respektování podmínek uvedených v návrhu souhlasného závazného stanoviska realizovat. Podrobnější odůvodnění výběru variant je uvedeno níže v kapitole „Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí“ tohoto závazného stanoviska. Podrobnější popis vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví je předmětem následující části tohoto závazného stanoviska (Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví z hlediska jejich velikosti a významnosti).

Na základě výše uvedeného, dokumentace, vyjádření k ní podaných a posudku se příslušný úřad ztotožnil se závěry posudku (s výjimkou výběru podvariant záměru – více viz kapitola „Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí“ tohoto závazného stanoviska) a dospěl k závěru, že negativní vlivy posuzovaného záměru nepřesahují míru stanovenou zákony a dalšími předpisy a že předmětný záměr lze při respektování podmínek tohoto závazného stanoviska realizovat, a tedy vydat souhlasné závazné stanovisko.

Částka za zpracovaný posudek ve smyslu § 18 odst. 3 zákona byla oznamovatelem uhrazena dne 1. 6. 2021.

Odůvodnění stanovených podmínek:

V posudku je v návrhu stanoviska uvedeno celkem 42 podmínek pro fázi přípravy, realizace a provozu záměru za účelem prevence, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzace negativních vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví, z toho 2 podmínky stanovují povinnost monitorování a rozboru vlivů záměru na životní prostředí. Do podmínek navržených v posudku ani do podmínek tohoto závazného stanoviska nebyly zahrnuty podmínky, které bez dalšího pouze upozorňují na povinnosti stanovené právními předpisy, nebo ukládají povinnost, která je zakotvená v charakteru

záměru. Podmínky pro monitorování a rozbor vlivů navržené zpracovatelem posudku č. 41 a 42 byly z důvodu částečné duplicity sloučeny. Do podmínek tohoto závazného stanoviska byly tedy zahrnuty všechny podmínky ke zmírnění a kompenzaci vlivů záměru na životní prostředí a obyvatelstvo (z toho 1 podmínka ukládá povinnost monitoringu vlivů záměru na životní prostředí), které navrhl zpracovatel posudku, nicméně vlivem sloučení dvou uvedených podmínek je celkový počet podmínek tohoto závazného stanoviska 41. Podmínky navržené zpracovatelem posudku byly v tomto závazném stanovisku formálně upraveny.

Podmínky závazného stanoviska vycházejí z charakteru předmětného záměru a z charakteristik životního prostředí, do kterého je umístěn. V podmínkách je kladen důraz na přípravu záměru a jeho vlastní realizaci.

Podmínka č. 1 - je stanovena zpracovatelem posudku na základě průběhu a závěrů veřejného projednání, na kterém bylo v rámci diskuse konstatováno, že vypovídací schopnost dokumentace týkající se popisu a vyhodnocení přeložky II/282, II/283 není srovnatelná s popisem a vyhodnocením hlavní trasy I/35, resp. že popis a vyhodnocení vlivů přeložky není zpracován ve stejné podrobnosti, kvalitě a rozsahu jako popis a vyhodnocení vlivů hlavní trasy silnice I/35. Zpracovatel posudku uznal uvedenou připomínku ve vztahu k vyhodnocení velikosti a významnosti vlivů na životní prostředí za oprávněnou a realizaci záměru podmínil provedením samostatného posuzování vlivů přeložky II/282, II/283 na životní prostředí a veřejné zdraví dle zákona. Podmínka je stanovena za účelem řádného a transparentního vyhodnocení vlivů přeložky silnice II/282, II/283 na životní prostředí a veřejné zdraví. Přeložka II/282, II/283 tedy v tuto chvíli není součástí záměru, ke kterému je vydáváno toto závazné stanovisko. Po provedení samostatného posuzování vlivů přeložky na životní prostředí dle zákona je nicméně třeba provádět projektovou přípravu podvarianty E11 nebo E12 a přeložky II/282, II/283 paralelně tak, aby byly následně obě stavby uvedeny do zkušebního provozu (předčasného užívání) současně.

Podmínka č. 2 - je stanovena zpracovatelem posudku. Vychází z obdržených vyjádření k dokumentaci, zejména pak z vyjádření Libereckého kraje a Krajského úřadu Libereckého kraje, odboru životního prostředí a zemědělství. Podmínka je stanovena za účelem eliminace vlivů záměru na krajinný ráz a za účelem snížení záboru ZPF (blíže viz kapitola „Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví z hlediska jejich velikosti a významnosti“ – podkapitoly „Vlivy na půdu“ a „Vlivy na krajinu a její ekologické funkce“, a kapitola „Hodnocení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání, pokud jde o znečišťování životního prostředí“ tohoto závazného stanoviska). Realizaci odpočívky v dané lokalitě je třeba s ohledem na výstupy z procesu posuzování vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví zcela vyloučit.

Podmínka č. 3 - je stanovena na základě dokumentace a vyjádření města Turnov k dokumentaci záměru. Podmínka je stanovena za účelem eliminace vlivu záměru na krajinný ráz a částečně také ke snížení hlukové zátěže z navrhované silnice I/35.

Podmínka č. 4 - vychází z dokumentace a byla upravena zpracovatelem posudku zejména na základě vyjádření Krajského úřadu Libereckého kraje, odboru životního prostředí a zemědělství. Podmínka je stanovena za účelem minimalizace vlivů realizace záměru na odtokové poměry v zájmovém území.

Podmínka č. 5 - je stanovena zpracovatelem posudku. Vychází z vyjádření k dokumentaci Krajského úřadu Libereckého kraje, odboru životního prostředí a zemědělství. Podmínka je stanovena za účelem minimalizace vlivů záměru na vodní toky s cílem maximálně zachovat přirozené stavy toků.

Podmínka č. 6 - je stanovena zpracovatelem posudku. Vychází z vyjádření k dokumentaci Krajského úřadu Libereckého kraje, odboru životního prostředí a zemědělství. Podmínka je stanovena za účelem minimalizaci vlivů záměru na odtokové poměry v zájmovém území a zajištění průchodnosti biokoridorů.

Podmínka č. 7 - je stanovena zpracovatelem posudku. Vychází z vyjádření k dokumentaci Krajského úřadu Libereckého kraje, odboru životního prostředí a zemědělství. Podmínka je stanovena za účelem minimalizace vlivů záměru na krajinný ráz a minimalizace negativních vlivů na faunu.

Podmínka č. 8 - vychází z dokumentace. Podmínka je stanovena za účelem zachování a respektování významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant krajiny, harmonického měřítko a vztahů v krajině.

Podmínka č. 9 - je stanovena zpracovatelem posudku. Vychází z obdržených vyjádření k dokumentaci záměru (zejména z vyjádření Rovenska pod Troskami) a z veřejného projednání záměru. Podmínka je stanovena za účelem detailnějšího vyhodnocení vlivů trasy silnice I/35 na krajinný ráz včetně navržení případných kompenzačních opatření ze studie vyplývajících.

Podmínka č. 10 - vychází z dokumentace s tím, že byla upravena zpracovatelem posudku dle skutečností zjištěných v průběhu procesu EIA. Podmínka je stanovena za účelem upřesnění vlivů záměru na ovzduší s ohledem na další projektovou přípravu záměru.

Podmínka č. 11 - vychází z dokumentace s tím, že byla upravena zpracovatelem posudku dle skutečností zjištěných v průběhu procesu EIA. Podmínka je stanovena za účelem upřesnění vlivů záměru na hodnocení hlukové zátěže s ohledem na další projektovou přípravu záměru.

Podmínka č. 12 - je stanovena zpracovatelem posudku. Podmínka je stanovena za účelem minimalizace potenciálních škod na pozemcích ZPF.

Podmínka č. 13 - je stanovena zpracovatelem posudku. Podmínka je stanovena za účelem maximálního zachování přístupnosti zemědělských a lesních pozemků a minimalizace vlivů záměru na hydrické poměry dotčených pozemků.

Podmínka č. 14 - vychází z dokumentace s tím, že byla upravena zpracovatelem posudku dle skutečností zjištěných v průběhu procesu EIA. Podmínka rovněž vyplývá z obdržených vyjádření k dokumentaci (město Turnov). Podmínka je stanovena za účelem minimalizace vlivů záměru při realizaci některých stavebních objektů (zejména mostů a tunelů), k vyloučení rizik sesuvných procesů s důsledky pro ostatní složky životního prostředí.

Podmínka č. 15 - vychází z dokumentace s tím, že byla upravena zpracovatelem posudku dle skutečností zjištěných v průběhu procesu EIA, na základě obdržených vyjádření k dokumentaci a veřejného projednání záměru. Podmínka směřuje k detailnějšímu řešení odvádění vod z komunikace a je stanovena za účelem minimalizace kvantitativních a kvalitativních vlivů záměru na vody a maximálního zachování srážkových vod v území.

Podmínka č. 16 - vychází z dokumentace s tím, že byla upravena zpracovatelem posudku dle skutečností zjištěných v průběhu procesu EIA, na základě obdržených vyjádření k záměru a veřejného projednání záměru. Podmínka je stanovena za účelem minimalizace kvantitativních a kvalitativních vlivů záměru na zdroje podzemních vod.

Podmínka č. 17 - vychází z dokumentace s tím, že byla upravena zpracovatelem posudku dle skutečností zjištěných v průběhu procesu EIA. Podmínka je stanovena za účelem minimalizace vlivů záměru na lesní porosty a zvyšování ekostabilizujících funkcí lesa.

Podmínka č. 18 - vychází z dokumentace. Podmínka je stanovena za účelem detailnější identifikace prvků dřevin rostoucích mimo les a minimalizace zásahů do vzrostlé zeleně během výstavby záměru.

Podmínka č. 19 - vychází z dokumentace s tím, že byla upravena zpracovatelem posudku na základě obdržených vyjádření k dokumentaci a veřejného projednání. Podmínka je stanovena za účelem realizace takového návrhu sadových úprav a náhradních výsadeb, které budou směřovat ke kvalitnímu začlenění navrženého záměru do krajiny.

Podmínky č. 20 a č. 21 - vychází z dokumentace s tím, že byly upraveny zpracovatelem posudku na základě obdržených vyjádření k dokumentaci a veřejného projednání. Podmínky jsou stanoveny za účelem optimalizace vyhodnocení migrace v zájmovém území a zajištění migračního potenciálu území.

Podmínka č. 22 - vychází z dokumentace, zpracovatelem posudku byla s ohledem na rozsah a podrobnost podmínky uvedené v dokumentaci modifikována. Podmínka je stanovena za účelem minimalizace negativních vlivů záměru na faunu respektováním opatření ve fázi přípravy záměru z hlediska zpracování zásad organizace výstavby.

Podmínka č. 23 - vychází z dokumentace. Podmínka je stanovena za účelem umožnění důsledné kontroly plnění podmínek tohoto stanoviska ve všech navazujících řízeních.

Podmínky č. 24 a č. 25 - jsou stanoveny zpracovatelem posudku. Podmínky jsou stanoveny za účelem minimalizace vlivů záměru na faktor pohody obyvatel dotčených obcí v etapě výstavby a z důvodu zajištění informovanosti obyvatel o předpokládaném postupu stavebních prací. Z důvodu vyloučení pochybností uvádíme, že podmínky je třeba převzít do výrokové části stavebních povolení.

Podmínka č. 26 - vychází z dokumentace. Podmínka je stanovena za účelem minimalizace vlivů záměru na hmotný majetek.

Podmínka č. 27 - vychází z dokumentace. Podmínka je stanovena za účelem minimalizace negativních vlivů záměru na životní prostředí a zajištění kontroly plnění podmínek tohoto závazného stanoviska ve vztahu k ochraně přírody v etapě výstavby.

Podmínka č. 28 - vychází z dokumentace, zpracovatelem posudku byla s ohledem na rozsah a podrobnost podmínky uvedené v dokumentaci modifikována. Podmínka je stanovena za účelem minimalizace negativních vlivů záměru na faunu respektováním opatření ve fázi výstavby záměru.

Podmínka č. 29 - vychází z dokumentace. Podmínka je stanovena za účelem vyloučení expanze nepůvodních druhů rostlin.

Podmínka č. 30 - vychází z dokumentace a ze skutečnosti, že realizace záměru může být uskutečněna s odstupem od vydání dokumentace pro stavební povolení. Podmínka je stanovena za účelem minimalizace negativních vlivů záměru na faunu a příslušné biotopy.

Podmínky č. 31 a č. 32 - jsou stanoveny zpracovatelem posudku. Podmínky jsou stanoveny za účelem minimalizace vlivů záměru na prvky dřevin rostoucí mimo les a na lesní porosty.

Podmínka č. 33 - vychází z dokumentace. Podmínka je stanovena za účelem minimalizace vlivů záměru na ovzduší v etapě výstavby.

Podmínka č. 34 - vychází z dokumentace. Podmínka je stanovena za účelem minimalizace vlivů hluku v etapě výstavby s tím, že zásady organizace výstavby budou podkladem pro vyhodnocení hlukové zátěže v etapě výstavby.

Podmínka č. 35 - vychází z dokumentace. Podmínka je stanovena za účelem minimalizace vlivů hluku v etapě výstavby.

Podmínky č. 36 a č. 37 - jsou stanoveny zpracovatelem posudku. Podmínky jsou stanoveny za účelem zajištění plnění hygienických limitů hluku v denní a noční době v rámci provozu záměru.

Podmínka č. 38 - vychází z dokumentace. Podmínka je stanovena za účelem snížení kontaminace podzemních a povrchových vod posypovými solemi a zasolení biotopů.

Podmínka č. 39 - vychází z dokumentace. Podmínka je stanovena za účelem minimalizace vzniku havarijních stavů a ohrožení jakosti povrchových a podzemních vod.

Podmínka č. 40 - vychází z dokumentace s tím, že byla upravena zpracovatelem posudku dle skutečností zjištěných v průběhu procesu EIA. Podmínka je stanovena za účelem zajištění udržitelnosti realizovaných sadových úprav a zachování jejich funkčnosti.

Podmínka č. 41 - vychází z dokumentace a z vyjádření Krajského úřadu Libereckého kraje, odboru životního prostředí a zemědělství k dokumentaci. Podmínka je stanovena za účelem ověření účinnosti navržených opatření z hlediska vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a vyhodnocení plnění všech požadavků na ochranu životního prostředí a veřejného zdraví. Podmínka konkrétně vychází zejména ze skutečnosti, že v rámci akustického posouzení nebylo detailněji rozpracováno technické řešení protihlukových stěn a jejich případný dopad na ptactvo, a dále, že koncept migračních tras nebyl v migrační studii zohledněn (vypracování aktualizované migrační studie je podmínkou č. 20 tohoto závazného stanoviska). Stavba rovněž způsobí významnou likvidaci hydrologicky a klimaticky aktivního povrchu v krajině, která je již tak silně ovlivněna ztrátou přirozeného povrchu.

Uvedené podmínky reagují zejména na skutečnosti zjištěné v průběhu procesu EIA. V podmínkách tedy nejsou zahrnuty podmínky a požadavky vycházející z všeobecně závazných předpisů, a to i v případě, že byly předmětem vyjádření dotčených orgánů. Povinnost splnit takovéto podmínky ukládají oznamovateli platné právní předpisy, není tedy třeba je v tomto stanovisku uvádět. Právní rámec České republiky je v tomto ohledu pro přípravu a provoz záměru dostatečný, stanovené podmínky přitom stanovují některé další požadavky konkretizující způsob splnění zákonných požadavků, resp. stanovující další požadavky nad rámec požadavků zvláštních právních předpisů (v souladu s § 5 odst. 4 zákona).

Proces EIA posuzuje realizaci záměru z pohledu akceptovatelnosti z hlediska ochrany životního prostředí. Z hlediska tohoto aspektu nebyl nalezen natolik významný faktor, který by z pohledu příslušného úřadu bránil realizaci předmětného záměru při akceptování relevantních podmínek formulovaných zpracovatelem dokumentace, dotčených orgánů a zpracovatelem posudku, které se staly součástí tohoto závazného stanoviska.

Souhrnná charakteristika předpokládaných vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví z hlediska jejich velikosti a významnosti

Předmětem posuzovaného záměru je výstavba přeložky silnice I/35, a to v nové trase v úseku mezi MÚK Ohrazenice a MÚK Úlibice. Záměr je předložen v základní variantě E1 a variantě E2, která je vedena jihozápadním obchvatem kolem Rovenska pod Troskami. Varianta E1 je navržena ve dvou podvariantách (E11 a E12) lišících se šířkovým uspořádáním.

Charakteristika vlivů záměru na životní prostředí a obyvatelstvo z hlediska jejich velikosti a významnosti je zaměřená především na popis a vyhodnocení dominantních vlivů způsobených realizací záměru. Podrobnější charakteristika vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví je následující:

Vlivy na obyvatelstvo a veřejné zdraví

V rámci dokumentace byla zpracována samostatná studie „Hodnocení vlivů na veřejné zdraví - zdravotní rizika znečištění ovzduší dopravou“ (MUDr. Bohumil Havel, Svitavy, červen 2020). Podkladem k hodnocení úrovně znečištění ovzduší v lokalitě dotčené posuzovaným záměrem byly výpočty rozptylové studie, udávající imisní vliv dopravy pro oxid dusičitý, suspendované částice PM₁₀ a PM_{2,5}, benzen a benzo(a)pyren. Při hodnocení zdravotních rizik znečištění ovzduší byly použity aktuální odborné poznatky o nebezpečnosti a vztazích expozice a účinku hodnocených látek v souladu s autorizačním návodem AN 17/15 Státního zdravotního ústavu Praha pro hodnocení zdravotního rizika expozice chemickým látkám ve venkovním ovzduší z října 2015.

Z výše uvedené studie hodnocení vlivů na veřejné zdraví vyplývá, že imisní vliv z dopravy po nově navržené přeložce silnice I/35 je z hlediska zdravotního rizika znečištění ovzduší pro obyvatele okolní zástavby velmi nízký a nepředstavuje významné zdravotní riziko. Přínos ve snížení zdravotního rizika znečištění ovzduší dopravou, daný navrženou přeložkou silnice převážně mimo obytnou zástavbu, je nesporný, ale kvantitativně nevýznamný. Z porovnání obou navržených variant vychází mírně lépe varianta E1, která se přibližuje stávající nebo navrhované obytné zástavbě na méně než 100 m pouze v jedné lokalitě (varianta E2 ve dvou lokalitách). Varianta E1 vykazuje také větší snížení průměrů imisních koncentrací všech prověřovaných látek.

Vzhledem k charakteru a rozsahu záměru byla pro obě varianty vypracována samostatná studie „Posouzení vlivu expozice hluku na veřejné zdraví“, která byla zpracována autorizovanou osobou pro hodnocení zdravotních rizik (Ing. Dana Potužníková, Ph.D., Ústí nad Orlicí, duben 2019). Hodnocení bylo provedeno pro výhledový rok 2040. Vzhledem k vypočteným hodnotám určujících ukazatelů hluku je možné očekávat negativní účinky hluku především v oblasti subjektivního obtěžování, rušení spánku a kardiovaskulárních onemocnění. Ze studie vyplývá, že obě aktivní varianty, tedy E1 i E2, jsou však významným zlepšením stávajícího stavu, přičemž z hlediska hodnocení zdravotních rizik expozice hluku není mezi oběma aktivními variantami významný rozdíl.

Na základě výše uvedeného lze konstatovat, že z hlediska zdravotních rizik hodnocených škodlivin jsou imisní příspěvky hodnoceného záměru nevýznamné. Celkově lze konstatovat, že změny imisního a hlukového zatížení v posuzované lokalitě jsou akceptovatelné. Zpracovatel posudku s hodnocením uvedeným v dokumentaci souhlasí. Z pohledu vlivu na obyvatelstvo a veřejné zdraví lze realizaci záměru doporučit.

Vlivy na ovzduší a klima

Hodnocení vlivů na ovzduší vychází ze závěrů autorizované Rozptylové studie (Ekoteam, Hradec Králové, červen 2020). Výpočet krátkodobých i průměrným ročních koncentrací znečišťujících látek byl proveden podle metodiky „SYMOS 97“ (Systém modelování stacionárních zdrojů znečišťování ovzduší SYMOS '97 – aktualizace únor 2014). Hodnoceny byly předložené varianty E1 a E2 a varianta E0 (zachování současného stavu). V rámci předkládaného záměru bylo pracováno s emisními faktory pro rok 2040.

Vliv silnice I/35 v dotčeném území se projevuje především u zástavby situované v bezprostřední blízkosti této silnice. Na základě vyhodnocení stávajícího imisního zatížení v lokalitě podle pětiletých průměrů ve čtvercích území 1 x 1 km za období 2012 - 2016 lze konstatovat, že v současné době v trase stávající silnice I/35 nedosahují průměrné roční koncentrace oxidu dusičitého, PM_{10} , $PM_{2,5}$ ani benzenu hodnot příslušných imisních limitů. Pouze v některých částech území je překračován stanovený imisní limit benzo(a)pyrenu, což je způsobeno především emisemi z lokálního vytápění uhlím a dřevem.

Pro potřeby rozptylové studie bylo u nejbližší chráněné zástavby v blízkosti uvažovaného záměru stanoveno 62 referenčních bodů (34 v severní části záměru, 28 v jižní části záměru). Z provedené analýzy imisní situace je zřejmé, že očekávané hodnoty koncentrací PM_{10} , $PM_{2,5}$, NO_2 a benzenu budou v případě realizace záměru v obou posuzovaných variantách silně podlimitní. V případě benzo(a)pyrenu dojde k překročení limitu 1 ng/m^3 u 25 referenčních bodů s tím, že se očekávají hodnoty max. kolem $1,29 \text{ ng/m}^3$. Překročení limitu je zde signalizováno 5letou průměrnou koncentrací dle ČHMÚ. U 21 referenčních bodů s dosaženým nebo překročeným limitem dojde v souvislosti s provozem uvažovaného záměru ke snížení koncentrací v průměru o $0,0061 \text{ ng/m}^3$. U 4 referenčních bodů dojde ke zvýšení koncentrací v průměru o $0,0022 \text{ ng/m}^3$, nejvyšší nárůst byl zaznamenán u bodu 17 v Nudvojevicích, kde se jednalo o navýšení o $0,004 \text{ ng/m}^3$, což představuje 0,4 % limitu.

Z výsledků rozptylové studie vyplývá, že realizace záměru jak ve variantě E1 tak ve variantě E2 významně sníží imisní zátěž v obcích, kterými je v současné době (a byla by i v roce 2040 bez realizace záměru) vedena intenzivní doprava v úseku Turnov – Úlibice. Imisní zátěž v okolí nových tras (E1 a E2) je srovnatelná se zátěží, která by byla v okolí stávající silnice I/35. Navržené trasy jsou však vedeny převážně mimo obytnou zástavbu a zvýšení imisní zátěže se obytných lokalit dotkne pouze výjimečně. Z porovnání obou navržených variant vychází mírně lépe varianta E1, která vykazuje větší snížení průměrů imisních koncentrací všech prověřovaných látek.

V souvislosti s realizací záměru se nepředpokládají významné změny mikroklimatu. V rámci Národního programu na zmírnění dopadů změny klimatu v ČR jsou stanoveny tzv. redukční cíle, představující zejména snížení měrné a agregované emise CO_2 a zvýšení podílu obnovitelných zdrojů energie na spotřebě primárních energetických zdrojů. Realizace záměru představuje nový zdroj

skleníkových plynů (emise CO₂ ze spalovacích motorů), zároveň ale nahrazuje a optimalizuje jejich stávající produkci zejména v budoucím výhledu ve formě přesunu automobilové dopravy z hustě osídleného území s mnoha vynucenými zastaveními a rozjížděním vozidel vlivem dopravních kongescí. Podstatné zvýšení plynulosti dopravy emise CO₂ oproti pokračování stávajícího stavu zásadně snižuje.

V případě působení faktorů spojených se změnou klimatu na záměr lze s ohledem na uvedené informace usuzovat, že rizika pro záměr spojená se změnou klimatu (např. rostoucí průměrná teplota vzduchu, extrémní nárůst teplot, nestabilita půdy, vlhkost) jsou nízká. Prakticky ve všech případech lze rizika eliminovat či minimalizovat pomocí stavebně technických a provozních opatření.

Vlivy záměru na kvalitu ovzduší a klima lze z hlediska velikosti a významnosti označit jako akceptovatelné, s čímž se ztotožňuje i zpracovatel posudku. Příslušná opatření k minimalizaci vlivů záměru na ovzduší jsou zahrnuta do podmínek tohoto závazného stanoviska.

Vlivy na hlukovou situaci a event. další fyzikální a biologické charakteristiky

Hodnocení vlivů hluku vychází ze závěrů Hlukové studie (Ekoteam, Hradec Králové, červen 2020). Posouzení bylo provedeno dle metodiky Výpočet hluku z automobilové dopravy, Manuál 2011, M. Liberko, L. Ládyš, ŘSD Praha, listopad 2011. V rámci hlukové studie byly zpracovány varianty E1, E2 a E0 (stávající stav), hodnocení bylo provedeno pro výhledový rok 2040.

Pro posouzení vlivů hluku ve fázi výstavby byl pro potřeby dokumentace zvolen prostor Turnov – Nudvojovice, kde jsou poblíž stavby 2 výškové obytné objekty a silnice je zde vedena na násypu, takže se zde předpokládají jedny z nejvyšších vlivů hluku a pro fázi provozu je záměr potřeba vybavit protihlukovou stěnou. Dle předložených výsledků, pokud budou nasazeny stavební stroje s uvažovanými akustickými parametry a v počtu, který je v akustické studii předpokládán, bude hygienický limit pro hluk z výstavby v době od 7:00 do 21:00 hodin dodržen. Stavební práce v noční době nejsou uvažovány. Tento vliv bude krátkodobý a pro minimalizaci dopadů pro období výstavby jsou stanovena opatření ve formě podmínek tohoto závazného stanoviska.

Na posuzovaných trasách silnice I/35 jsou navrženy dvě oboustranné odpočívky. Ve variantě E1 je dle dokumentace v km 10,665 umístěna oboustranná střední odpočívka Václaví, ve variantě E2 je v km 11,2 umístěna oboustranná střední odpočívka Štěpánovice. V km 29,375 (staničení varianty E1) je umístěna malá oboustranná odpočívka Soběraz. Na základě údajů zjištěných hlukovou studií odpočívky lze předpokládat, že jejich provozem nedojde k překročení hygienických limitů hluku (nicméně platí, že realizace odpočívky Václaví ve variantě E1 je podmínkou č. 2 tohoto závazného stanoviska vyloučena – důvody jsou blíže popsány v podkapitolách „Vlivy na půdu“ a „Vlivy na krajinu a její ekologické funkce“ a rovněž v kapitole „Hodnocení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání, pokud jde o znečišťování životního prostředí“ tohoto závazného stanoviska).

Z výše uvedené hlukové studie vyplývá, že trasa obou navržených variant je s výjimkou intravilánu města Turnov vedena mimo obytnou zástavbu. V místech, kde se trasa k obytné zástavbě přiblíží (Turnov (E1, E2), Železnice (E1), Blatec a Rovensko pod Troskami (E2)) bude třeba technicky zajistit, aby zde hluk z automobilové dopravy nepřekročil hygienický limit v denní

ani v noční době. Rozměry a umístění navržených protihlukových stěn jsou specifikovány v hlukové studii.

Vliv stávající silnice I/35 se v dotčeném území projevuje především u zástavby situované v bezprostřední blízkosti této silnice. Vlivem provozu motorových vozidel je tato zástavba nadměrně zatížena hlukem a dochází zde k překračování základních hlukových limitů. Z výpočtů provedených v hlukové studii vyplývá, že obě aktivní varianty představují z hlediska akustické zátěže významné zlepšení stávajícího stavu. V obcích, kterými je v současné době vedena intenzivní doprava po silnici I/35 v úseku Turnov – Jičín, bude hluková zátěž vlivem realizace záměru v obou variantách významně snížena a dojde tak k významnému snížení počtu obyvatel zatížených hladinami hluku nad 60 dB v denní době a nad 50 dB v noční době. Z porovnání obou navržených variant vychází z akustického pohledu lépe varianta E1 (větší snížení počtu nadměrně zatížených obytných budov ve srovnání s variantou E0 a menší rozsah nutných protihlukových opatření pro dodržení hygienického limitu v okolí navržené trasy).

Za předpokladu realizace navržených protihlukových opatření specifikovaných ve výše uvedené hlukové studii budou po realizaci záměru splněny příslušné hygienické limity pro hluk z dopravy.

Vliv záměru na akustickou situaci v území bude trvalý a s ohledem na pokles hluku v okolí stávající silnice I/35 pozitivní. V místech, kde dochází k nárůstu hladiny hluku, nedojde k překračování platných hygienických limitů. Pro zajištění plnění platných limitů jsou v dokumentaci navržena protihluková opatření, a to převážně formou protihlukových stěn. V dalším stupni projektové dokumentace bude nutné vybrat finální verzi protihlukových opatření (viz příslušné podmínky tohoto závazného stanoviska), tak aby byly plněny hygienické limity. Součástí podmínek tohoto stanoviska jsou kromě v dokumentaci navržených protihlukových opatření i další podmínky, kterými bude zajištěno i kontrolní měření akustické situace ve fázi provozu tak, aby záměr bezesbytku plnil požadavky právních předpisů v oblasti ochrany proti hluku.

Během výstavby, zejména při hutnění násypů, bude stavba zdrojem vibrací. Za provozu komunikace budou vznikat vibrace v důsledku jízdy vozidel. Dle dokumentace při automobilovém provozu na moderních silnicích nedochází ke vzniku nadlimitních vibrací. Vlivem vymístění tranzitní dopravy mimo zastavěnou obec lze očekávat oproti stávajícímu stavu celkové snížení vlivu vibrací na okolní objekty.

Další potenciální vlivy fyzikálních a biologických faktorů se nepředpokládají. Při výstavbě ani provozu nebude záměr zdrojem záření a dalších rušivých vlivů, ani významným zdrojem světelného znečištění. Zpracovatel posudku se s výše uvedeným hodnocením vlivů na akustickou situaci ztotožňuje, příslušná opatření jsou zahrnuta do podmínek tohoto závazného stanoviska.

Vlivy na povrchové a podzemní vody

Hodnocení vlivů záměru na vody vychází ze studie „Hydrogeologické posouzení vlivu na povrchové a podzemní vody“ (Mgr. Martin Štancl, březen 2019), která je součástí dokumentace. Součástí dokumentace je i „Posouzení projektu ve vztahu k čl. 4 (popř. 4.7) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES“ (Mgr. Martin Štancl, Hradec Králové, březen 2019).

Převážná část stavby se v obou posuzovaných variantách nachází v Chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) Severočeská křída, trasa záměru zároveň zasahuje do

ochranných pásem vodních zdrojů II. stupně. Stavba prochází v severozápadní části záplavovou oblastí, která se rozprostírá v těsné blízkosti Jizery a Libuňky, které budou přemostěny (pro přirozený průběh povodňových vod je doporučeno prodloužení mostních objektů tak, aby konstrukce komunikace byla nad úroveň N-letého průtoku v hodnotě Q_{50} až Q_{100}).

Odvodnění komunikace je řešeno pomocí kanalizace a jejího svedení do retenčních nádrží s odlučovači ropných látek. Dle studie lze pro zlepšení hydrogeologických poměrů do budoucna doporučit vsakování srážkových vod do štěrkopísčitých vrstev, případně zpomalení jejich odtoku do vodních toků retenčními nádržemi s odlučovači ropných látek, s přihlédnutím na vliv chloridů ze zimních posypových směsí, aby nebyla zhoršena jejich jakost. Vsakovací poměry bude třeba ověřit hydrogeologickým průzkumem s provedením vsakovacích zkoušek.

Z hlediska vlivů na podzemní vody dokumentace konstatuje, že výstavba silničního tělesa může obecně způsobovat změny hladiny podzemní vody v závislosti na hydrogeologických podmínkách a technickém řešení (zářezy, násypy). K ovlivnění režimu podzemních vod může obecně dojít především v oblasti budování hlubších zářezů (narušení proudění a odtokového režimu podzemní vody v zářezích, umělé vytvoření infiltračních zón) a v místech, kde byly provedeny velkoplošné meliorace. Další možností ovlivnění je obecně v oblastech, kde budovaná komunikace jde po náspech vybudovaných v místech mělké přípovrchové zvodně, jejíž hladina dosahuje nízko pod terén, kde se může projevit vytvoření překážky pro proudění přitížením terénu násypem, což může mít za následek zvýšení hladiny podzemní vody na návodní straně. Dokumentace uzavírá, že podrobnější hodnocení bude možné provést až po provedení podrobnějších hydrogeologických průzkumů v dalších částech projektové dokumentace.

Z hlediska vlivů na vodní zdroje je v dokumentaci konstatováno, že podle předběžného hodnocení nemá žádná z variant zásadní negativní dopady na ochranu vod. Záměr v obou variantách nelikviduje žádný vodní zdroj. V prostoru Turnova stavba zasahuje do ochranného pásma vodních zdrojů II. stupně a přibližuje se ochrannému pásmu I. stupně. Dílčí vlivy na ochranná pásma vodních zdrojů jsou dle dokumentace řešitelné technickými opatřeními a budou předmětem dalších stupňů hodnocení. Na základě připomínek MŽP v rámci předběžného projednání dokumentace byla v rámci dokumentace provedena podrobnější charakteristika hydrogeologických objektů a v rámci obchůzek bylo ve vzdálenosti cca 150 m od plánované trasy komunikace zaměřeno celkem 39 objektů (studní). Vzhledem k počtu a charakteru studní, které jsou z převážné většiny kopané do hloubky okolo 5 m pod povrch terénu, bude mít dle studie menší negativní vliv na vodní zdroje výstavba varianty E1, v jejímž okolí byl zaznamenán výrazně menší počet hydrogeologických objektů, které by mohly být výstavbou ovlivněny. Specifikace konkrétních opatření a podmínek pro minimalizaci negativního vlivu stavby na okolní vodní zdroje bude stanovena až po definitivním určení trasy komunikace. Před zahájením stavby se doporučuje na základě smlouvy s investorem akce zahájit odborně způsobilou osobou hydrogeologický monitoring, který bude probíhat po celou dobu výstavby a podle potřeby s přesahem až do zahájeného provozu.

Dodržování požadavků směrnice Evropského parlamentu a Rady 2000/60/ES (rámcová směrnice o vodách) ve vztahu k čl. 4 (popř. 4.7) bude zajištěno uplatňováním metodického pokynu sekce vodního hospodářství Ministerstva zemědělství čj. 20380/2016-MZE-15120 s účinností od 1. 5. 2016 k posouzení možnosti vlivu záměru na stav dotčeného vodního útvaru při vydávání povolení, souhlasů a závazných stanovisek vodoprávních úřadů. Tento pokyn metodicky vede

vodoprávní úřady a správce povodí, jak postupovat v rámci vydávání svých závazných stanovisek pro navazující řízení (územní řízení, stavební povolení), aby bylo zajištěno posouzení vlivů záměru na stav dotčeného vodního útvaru ve smyslu rámcové směrnice o vodách, a aby výsledek tohoto posouzení byl zahrnut do závazného stanoviska pro navazující řízení. Dle závěrů dokumentace ke zhoršení stavu dotčených útvarů povrchových vod nedojde, a to ani z pohledu jednotlivých hodnocených složek a ukazatelů. Realizací posuzovaného záměru nebude rovněž v budoucnosti znemožněno dosažení dobrého ekologického stavu resp. potenciálu a dobrého chemického stavu dotčeného útvaru povrchových vod.

Ze závěrů výše uvedených studií vyplývá, že vlivem realizace stavby nedojde oproti současnému stavu ke zhoršení hydrogeologických poměrů v lokalitě. Z hlediska vlivů záměru na režim povrchových a podzemních vod je navrhovaný záměr po realizaci opatření navržených v podmínkách tohoto závazného stanoviska akceptovatelný.

Zpracovatel posudku považuje informace uvedené v dokumentaci týkající se povrchových a podzemních vod za správné. Zároveň však uvádí, že vyhodnocení bylo provedeno spíše obecně (s výjimkou vlivů záměru na vodní zdroje) a postrádá podrobnější posouzení vlivů záměru na odtokové poměry v záplavovém území Jizery a Libuňky. Na základě uvedených skutečností byly zpracovatelem posudku za účelem detailnějšího řešení odvádění vod z komunikace a minimalizace vlivů realizace záměru na odtokové poměry v zájmovém území formulovány příslušné podmínky, které jsou součástí tohoto stanoviska. Do podmínek tohoto závazného stanoviska byla rovněž zahrnuta podmínka na provedení monitoringu vodních zdrojů.

Vlivy na půdu

Výstavba i provoz záměru bude mít trvalý, nepříznivý vliv na půdu z hlediska trvalých záborů pozemků ZPF a PUPFL. V případě dočasně zabraných pozemků ZPF, které budou uvedeny do původního stavu, bude vliv málo významný, krátkodobý a vratný.

Dokumentace specifikuje následující nároky na trvalý a dočasný zábor ZPF:

Varianta E1, podvarianta E11:	trvalý zábor celkem	183,23 ha
	dočasný zábor	17,88 ha
Varianta E1, podvarianta E12:	trvalý zábor celkem	191,71 ha
	dočasný zábor	17,88 ha
Varianta E2:	trvalý zábor celkem	187,47 ha
	dočasný zábor	17,30 ha

Obě varianty (E1, E2) prochází z více jak 50 % kvalitními půdami v 1. a 2. třídě ochrany (zábor nejčinnějších půd činí v případě varianty E1 61 % celkového záboru, v případě varianty E2 58,4 % celkového záboru).

Trasa prochází drobnými lesními porosty, záměr nekříží žádný rozsáhlý lesní komplex. Nejnižší trvalý zábor PUPFL je u varianty E2 (7,72 ha), nejvyšší u varianty E12 (10,31 ha).

Celkově byl vliv záměru na zábor ZPF v dokumentaci vyhodnocen jako středně významný, vliv záměru na PUPFL jako malý. Záměr lze z hlediska vlivů na půdy považovat za akceptovatelný.

Zpracovatel posudku se s výše uvedeným hodnocením vlivů záměru na půdy za předpokladu respektování podmínek závazného stanoviska ztotožňuje. V rámci podmínek tohoto stanoviska byla z další projektové přípravy záměru vyloučena odpočívka Václaví s tím, že v dokumentaci navržená lokalita pro umístění odpočívky byla zpracovatelem posudku vyhodnocena jako neakceptovatelná mimo jiné i s ohledem na nepřiměřený zábor zemědělské půdy. Zpracovatel posudku dále uvádí, že ve vztahu k záboru ZPF představuje záměr značné nároky, v této souvislosti však doplňuje, že se jedná o veřejně prospěšnou stavbu podle § 17 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

Vlivy na přírodní zdroje

Záměr prakticky celý probíhá územím Geoparku Český ráj. Ani v jedné variantě však žádnou z významných geolokalit nezasahuje - záborem, ani významnými vlivy.

V dotčeném území není stanoven žádný dobývací prostor ani chráněné ložiskové území. Záměr prochází okrajem ložiska nerostů Rovensko pod Troskami - východ (č. 5190300), Přepeře u Turnova (č. 5023600) a ložiskem Kbelnice (č. 9157300). V záměrem dotčeném území se nachází poddolovaná území Hnanice-Štěpánovice (na hranici varianty E2), Rovensko pod Troskami a Kněžnice (na hranici varianty E0). V zájmovém území je registrován aktivní sesuv s registračním číslem 1354 a dočasně uklidněný sesuv s registračním číslem 2 a 15. V širším okolí zájmového území je evidováno několik dalších aktivních i potencionálních sesuvných území (jak bodových tak i plošných). Vliv záměru na přírodní zdroje byl v dokumentaci celkově vyhodnocen jako málo významný.

Zpracovatel posudku se s výše uvedeným hodnocením vlivů záměru na přírodní zdroje ztotožňuje. V souladu s dokumentací je v rámci stanoviska formulována podmínka týkající se problematiky založení mostů a navrhovaných tunelů, které směřují k vyloučení nebo minimalizaci rizik spojených se sesuvem.

Vlivy na biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy) a zvláště chráněná území

Vyhodnocení vlivu záměru na biologickou rozmanitost (fauna, flóra, ekosystémy) bylo prověřeno a posouzeno v samostatných přílohách dokumentace – Hodnocení podle § 67 zákona č. 114/1992 Sb., v rozsahu vyhlášky č. 142/2018 Sb. (RNDr. Jiří Veselý, červen 2020), Migrační studie (Bc. Petr Bauer, Mgr. Pavel Bauer, červen 2017), Přírodovědný průzkum (Mgr. Pavel Bauer, srpen 2017) a Dendrologické hodnocení (Mgr. Stanislava Čížková, listopad 2018). Z dokumentace a citovaných příloh vyplývá, že významné negativní vlivy záměru na biologickou rozmanitost (faunu, flóru, ekosystémy), území Natura 2000 a další zvláště chráněné území lze při dodržení podmínek tohoto stanoviska vyloučit.

Fauna

Dokumentace uvádí, že v řešeném území byl zjištěn výskyt 11 zvláště chráněných druhů bezobratlých živočichů podle vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Mezi zvláště chráněné druhy patří v kategorii silně ohrožený páchník hnědý, modrásek bahenní a modrásek očkovaný, v kategorii ohrožený prskavec menší, střevlík Scheidlerův, střevlík Ulrichův, svižník polní, zlatohlávek tmavý, otakárek fenyklový, mravenec a čmelák.

Z obratlovců bylo ve vymezeném území zjištěno 8 druhů ryb, 4 druhy obojživelníků, 3 druhy plazů, 74 druhů ptáků a 18 druhů savců. Mezi zvláště chráněné druhy obratlovců podle vyhlášky č. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů, patří v kategorii kriticky ohrožený mihule potoční a strnada luční, v kategorii silně ohrožený pak kuňka obecná, skokan štíhlý, ještěrka obecná, slepýš křehký, holub doupňák, krahujec obecný, krutihlav obecný, křepelka polní, moták lužní, pěnice vlašská, žluva hajní, netopýr hvízdavý, netopýr rezavý, netopýr ušatý, netopýr vodní a vydra říční a v kategorii ohrožený vranka obecná, střevle potoční, ropucha obecná, užovka obojková, bramborníček černohlavý, bramborníček hnědý, jestřáb lesní, lejsek šedý, moták pochop, slavík obecný a ůhýk obecný. Významně negativní vliv záměru byl vyhodnocen na strnada lučního a pěnici vlašskou - stavba zasáhne biotop těchto dvou druhů natolik, že dojde k výraznému narušení lokálních populací. V případě dalších druhů se jedná o vlivy jen mírně negativní nebo s nulovým ovlivněním. Potenciálně jsou ohroženi zejména obojživelníci. Z hlediska plazů jsou vlivy spíše nulové. Na některých místech dojde ke ztrátě biotopů, na druhou stranu na nových náspech tělesa silnice vznikne řada nových vhodných biotopů. Nesou sebou však zvýšené riziko kolizí za provozu, zejména v případě slepýše a užovky. V případě savců jsou z chráněných druhů nejvíce ohroženi netopýři, a to zejména možnými kolizemi za provozu. Migrace i lokální přesuny velkých savců byla vyhodnocena v samostatné studii. V tomto závazném stanovisku je formulována podmínka zpracovat v rámci dokumentace pro stavební povolení pro variantu E1, podvariantu E11 nebo E12, silnice I/35 detailní migrační studii, která bude vycházet ze závěrů a navržených opatření v rámci Migrační studie.

V obou aktivních variantách E1 i E2 dojde k zásahům do biotopů řady zvláště chráněných druhů, v některých případech jsou druhy totožné v obou variantách. V případě varianty E1 se jedná celkem o 10 druhů, v případě varianty E2 se jedná o 12 druhů. U varianty E2 je nutno navíc brát v úvahu razantní zásah do koryta Veselky při výstavbě MÚK Ktová a narušení charakteru toku blízkého přirozenému stavu. Dokumentace uvádí, že méně negativní vlivy záměru na obratlovce lze předpokládat u varianty E1. Při srovnání negativních vlivů podvariant E11 a E12 vychází jako méně negativní varianta E11. Užší vozovka představuje menší zabor biotopu a především menší migrační bariéru pro řadu druhů, ačkoliv byly obě v samostatné migrační studii vyhodnoceny z hlediska migračního potenciálu jako akceptovatelné.

Vliv záměru na faunu byl vyhodnocen jako mírně negativní. Významný negativní vliv na regionální populace byl vyhodnocen na regionální populaci pěnice vlašské a strnada lučního. Pro minimalizaci vlivů na faunu je v tomto stanovisku formulována řada podmínek. V případě zmírnění vlivů na populace pěnice vlašské a strnada lučního jde především o podmínky č. 22, 27, a 28 tohoto závazného stanoviska, potažmo i o podmínku č. 19.

Flora a prvky dřevin rostoucích mimo les

Botanický průzkum byl proveden od srpna 2016 do konce července 2017, čímž byl postižen jarní, letní i podzimní aspekt. Seznam druhů zaznamenaných v zájmovém území v rámci botanického průzkumu obsahuje celkem 381 taxonů vyšších cévnatých rostlin. Během botanického průzkumu byl v zájmovém území zjištěn výskyt 2 chráněných druhů podle vyhlášky č. 395/1992 Sb. k zákonu č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění (bledule jarní, upolín nejvyšší). Podle Červeného seznamu cévnatých rostlin ČR (Grulich & Chobot 2017)

a kategorie IUCN bylo v zájmovém území zaznamenáno 24 zvláště chráněných a významných druhů vyšších cévnatých rostlin.

Seznam dřevin zaznamenaných v zájmovém území obsahuje celkem 86 taxonů. Zaznamenávány byly jen druhy planě rostoucí, a to včetně druhů pocházejících z výsadeb, které v zájmovém území lze považovat za zplanělé nebo zplaňující. Během dendrologického průzkumu nebyl v zájmovém území zjištěn chráněný druh podle vyhlášky č. 395/1992 Sb. k zákonu č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění. Podle Červeného seznamu cévnatých rostlin ČR (Grulich & Chobot 2017) byly v území zaznamenány 3 vzácnější taxony vyžadující další pozornost – jilm vaz a jilm habrolistý, jedle bělokorá a růže galská. Z hlediska vlivů na prvky dřevin rostoucí mimo les dokumentace konstatuje, že stávající dřevinné prvky v zájmovém území, které bude nutné vykácet, vytvářejí přírodní biotopy nebo uměle vzniklé ekosystémy funkčního systému trvalé zeleně, které jsou pod vlivem přímého i nepřímého působení člověka. Z hlediska biodiverzity se jejich konzervativní ochrana jeví jako málo významná s výjimkou dřevinných břehových porostů vodních toků a dřevinných porostů, které jsou vymezené jako přírodní biotopy. Z hlediska ekologicko-stabilizačních funkcí, které stávající dřeviny v zájmovém území plní, by měla být jejich ochrana v obecné rovině kompenzována vhodnou náhradní výsadbou, která by měla být navrhována citlivě se správně zvolenou přísně diferencovanou dřevinnou skladbou a s ohledem na charakter stanoviště.

V trase plánované silnice se nachází řada vyhlášených památných stromů podle § 46 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších právních předpisů (např. lipová alej u silnice Turnov – Sedmihorky).

Vliv na flóru byl v dokumentaci celkově vyhodnocen jako mírně negativní. Pro minimalizaci vlivů na flóru je v tomto stanovisku formulována řada podmínek.

Ekosystémy a biodiverzita

Stavba cca v km 4,580 - 5,200 (MÚK Valdštejsko) zasahuje do III. zóny CHKO Český ráj. Obě varianty E1 a E2 jsou v tomto úseku vedeny ve stejné trase. Varianta E2 se k CHKO Český ráj přibližuje také cca v km 14,000 - 14,500 (okolí MÚK Ktová). Vlivy na lokality soustavy Natura 2000 byly vyloučeny.

Z maloplošných chráněných území leží v blízkosti záměru PP Borecké skály (hranice PP ve vzdálenosti 80 m od varianty E2), PP Na víně (hranice PP 130 m od varianty E1, 320 m od varianty E2), PP Libuňka (hranice PP cca 760 m od varianty E2). Ve větší vzdálenosti od stavby (více než 500 m) se nacházejí další maloplošná zvláště chráněná území - PR Hruboskalsko, PR Bažantník, PR Klokočské skály, PR Úlibická bažantnice, PP Libunecké rašeliniště, PP Rybník Vražda, PP Cidlinský hřeben, PP Zebín a PP Libosad – obora.

Záměr zasahuje do řady skladebních prvků ÚSES lokální, regionální i nadregionální úrovně. Záměr se dostane do střetu s nadregionálním biokoridorem (severní osa sledující tok Jizery v cca km 2,80 a jižní osa vedoucí přes Hruboskalsko cca v km 6,55), který spojuje RBC 386 Hruboskalsko a RBC 1246 Klokočské skály a nadregionálním biokoridorem NRBK 35 (cca km 24,34), který propojuje v širším prostoru záměru ve směru JZ-SV rozsáhlé lesní porosty CHKO Českého ráje (Prachovské skály, okolí Brady) a lesy nad Doubravicemi. Z procesu posuzování vlivů na životní prostředí vyplynulo, že linie dotčeného nadregionálního biokoridoru K31B v km cca 6,55 sleduje

trasu dálkového migračního koridoru, spojujícího migračně významná území, a zároveň je plochou definovanou jako biotop zvláště chráněných velkých savců (zdroj AOPK ČR). Záměr se dále dostává do střetu s regionálním biokoridorem RBK 675 (v km 3,0 a 4,2) sledující tok Libuňky. V kapitole hodnotící vlivy na ekosystémy dokumentace popisuje v tabulkové podobě vlivy na územní systémy ekologické stability, včetně návrhu doporučení. Dle dokumentace bude řada významných prvků ÚSES přemostěna soustavou mostů a inundačních mostů, čímž bude zachována kontinuita a migrační propustnost daných biokoridorů. Dle dokumentace nebude žádný z dotčených prvků ÚSES významně dotčen, nedojde ke ztrátě funkčnosti a ekostabilizační funkce.

Mezi záměrem dotčené významné krajinné prvky patří především lesy, údolní nivy a vodní toky. V nejbližším okolí trasy se nacházejí 2 registrované významné krajinné prvky (Volavecká stráž I a II a Pod Blatcem), které však nebudou zásahem přímo dotčeny.

Velká část navržené trasy silnice I/35 je navržena v místech výskytu nepřírodních biotopů, tj. biotopů silně ovlivněných nebo vytvořených člověkem s mírnou až silnou ruderalizací. I přesto se však na trase nachází množství střetů s biotopy přírodního charakteru, u kterých dojde k jejich mírnému negativnímu ovlivnění. Z nejvýznamnějších přírodě blízkých prvků budou místně narušeny zalesněné prudké svahy nad Václavským potokem (var. E1, km 11,000 – až 11,300), kde silniční těleso zabere ojedinělý fragment dubohabřiny. Podobně dojde k přerušení úzkého pásu dubohabřiny ve variantě E1 v km 13,800. Z biotopů suchých trávníků je v trase záměru nebo v bezprostřední blízkosti nejvýznamnější lokalita u MÚK Čímyšl, která může být okrajově dotčena jednou z větví MÚK. Dalším kvalitním lučním biotopem jsou porosty na svazích nad Cidlinou (km 26,8) s bohatými porosty vítodu chocholatého. Z mokřadních biotopů je nejvýznamnější potenciální střet v km 21,4, kde plánované silniční těleso okrajově zasahuje do biotopů vysokých ostřic s výskytem ohroženého druhu ostřice odchýlná a v odstupu byl zjištěn výskyt zvláště chráněného druhu upolínu nejvyššího. Z dalších významnějších druhů, které se vyskytují mimo výše uvedené lokality, bude novou trasou silnice I/35 zasažen zvláště chráněný druh bledule jarní.

Vliv na ekosystémy a biologickou rozmanitost byl v dokumentaci celkově vyhodnocen jako mírně negativní.

Zpracovatel posudku se závěry dokumentace, na základě posouzení a hodnocení provedených v rámci posudku a při splnění podmínek tohoto stanoviska, souhlasí.

Vlivy na krajinu a její ekologické funkce

Hodnocení vlivů záměru na krajinu vychází ze závěrů studie „Vlivy na krajinu“ (RNDr. Jiří Veselý, červen 2020), která je součástí dokumentace.

Pro potřeby vlastního posouzení vlivu je stavba silnice I/35 zasazena do tří oblastí krajinného rázu: OKR 09 Turnovsko – Český ráj, OKR 5 Český ráj (oblasti harmonicky utvářené krajiny s pískovcovým reliéfem, skalními městy a významnými krajinnými a kulturními dominantami nad plochým nivním reliéfem podél Jizery a Libuňky; území s významným podílem přirozených ekosystémů lesních a trvalých travních porostů, četnými rybníky, potoky a kulturními památkami) a OKR 6 Cidliňsko (krajina přechodného typu mezi členitou krajinou pahorkatin a monotónní krajinou nížin; vysoký podíl zemědělských ploch, především orné půdy, pouze omezené ostrůvky krajinné zeleně, soustředěné do menších remízků a do vegetačního doprovodu vodotečí).

Dokumentace souhrnně uvádí, že pro krajinu zájmového území je charakteristický zemědělský charakter s převahou orné půdy sdružené do velkých celků. Kromě enklávy Boreckých skal (na okraji zájmového území varianty E2) nemá zdejší krajina unikátní charakter pískovcových skalních měst typický pro CHKO Český ráj. Provázanost s krajinným rázem Českého ráje je daná pohledovými vazbami na kulturní a krajinné dominanty jako jsou Valdštejn, Hrubá Skála, Trosky, Brada, Zebín, Kozákov.

Dokumentace dále uvádí, že viditelnost trasy je ovlivněna především celkovým technickým řešením stavby (zvláště pak podílem úseků, které jsou vedeny v zářezech, a jsou tedy málo viditelné jak z blízkých, tak vzdálených pohledů). Zcela zásadní skutečností je možnost realizace vhodných vegetačních úprav trasy, které dokáží pohyb vozidel po komunikaci na naprosté většině úseků odclonit (s výjimkou velkých mostních objektů). Je uvedeno, že vliv na krajinný ráz nelze objektivně posoudit bez podrobnějšího technického řešení záměru. Proto jsou v rámci dokumentace vytipována a popsána především problémová místa, která představují potenciální riziko pro krajinný ráz a kterým je třeba s v rámci navazující přípravy záměru dále věnovat.

V obou variantách se vyskytují vždy dva úseky, u kterých je značné riziko negativního vlivu záměru na krajinný ráz. Jeden úsek je společný a tím je prostor mezi východním portálem tunelu Pelešany a MÚK Valdštejsko. Jedná se o technicky náročný úsek, kdy trasa překonává mostem Libuňku, železniční trať a současnou silnici I/35 a na to navazuje mimoúrovňová křižovatka. Současně se zde trasa dotýká okraje CHKO Český ráj a bude částečně viditelná z hradu Valdštejn. Navržená délka tunelu cca 900 m se nicméně z pohledu vlivu na krajinný ráz jeví jako nedostatečná, proto je pro další přípravu navrženo prodloužení zakryté části trasy o cca 400 m. Ve druhém problémovém úseku se varianty liší. U varianty E1 se jedná o celý severovýchodní obchvat Rovenska pod Troskami (cca km 11,5 - 16,0), kdy se jedná o technicky velmi náročnou část, která obsahuje čtyři velké mostní objekty, pohledově exponované z blízkého okolí, a jednu MÚK. U varianty E2 je to rovněž prostor na obchvatu Rovenska pod Troskami, ale na jeho jihozápadní straně (cca km 13,0 - 15,0), záměr se zde přibližuje krajinné dominantě – hradu Trosky.

Nejrizikovějšími prvky silniční stavby z hlediska krajinného rázu jsou obecně velké mostní objekty - obě posuzované varianty obsahují řadu velkých mostních objektů a u obou se vyskytují problémová místa z hlediska krajinného rázu (u varianty E1 je nejexponovanějším pohledovým úsekem překonávání terénního zlomu před a za Rovenskem pod Troskami). Mezi problémové stavby z hlediska krajinného rázu dále patří mimoúrovňové křižovatky (zejména MÚK Valdštejsko a MÚK Žernov), které často představují velké objekty s rozsáhlým zábořem půdy. Umístění i technické řešení některých křižovatek bude upřesněno v rámci další projektové přípravy s cílem minimalizovat jejich rozsah. U všech MÚK musí být realizovány takové vegetační úpravy, které výrazně přispějí ke snížení jejich pohledové exponovanosti a zajistí jejich začlenění do krajiny.

Z hlediska souhrnného vyhodnocení vlivů záměru na krajinný ráz je jako nejméně problematická vyhodnocena varianta E1, podvarianta E11. Vlivy na krajinu jsou celkově vyhodnoceny jako středně velké a jsou eliminovány návrhem vegetačních úprav záměru. V rámci tohoto stanoviska je formulována podmínka vypracovat v rámci dokumentace pro územní řízení aktualizovanou studii vlivů na krajinný ráz, která bude vycházet z detailního zaměření vybrané trasy, výškového profilu a z konkrétních požadavků, které vyplynuly v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí. Mezi tyto konkrétní požadavky, jejichž cílem je další snížení vlivů záměru

na krajinný ráz, patří prověření možnosti překrýt zářezy vzniklé v km 11,5 a 15,8 pomocí ekoduktů a prověření možnosti prodloužit zakrytou část tunelu Pelešany (viz podmínky č. 3 a 9 tohoto závazného stanoviska.

Zpracovatel posudku se s uvedeným hodnocením vlivů na krajinu při respektování podmínek formulovaných v závazném stanovisku ztotožňuje. V souvislosti s navrženým umístěním odpočívky Václaví dospěl dále zpracovatel posudku na základě obdržených vyjádření k dokumentaci a skutečností zjištěných v průběhu procesu posuzování vlivů na životní prostředí k závěru, že realizací střední odpočívky Václaví v dané lokalitě by byl v důsledku viditelnosti odpočívky z CHKO Český ráj významně dotčen krajinný ráz. V rámci podmínek tohoto stanoviska byla realizace odpočívky Václaví z další projektové přípravy záměru vyloučena - mimo jiné právě i s ohledem na vliv odpočívky na krajinný ráz.

Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů

Širší území dotčené záměrem je území historicky významné (počátky osídlení oblasti Turnovska sahají do konce starší doby kamenné (10 000 př. n. l.), počátky města Turnova i Jičina spadají do 13. století), vyskytují se zde nemovité kulturní památky, památkové zóny i archeologické oblasti. V případě stavební či jiné činnosti zasahující do terénu je proto nutné postupovat v souladu s platnou legislativou (zákonem č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů). Trasa varianty E1 vede přes území s doloženými archeologickými nálezy a přes území, kde se dá s velkou pravděpodobností očekávat další výskyt archeologických nálezů. V případě provádění stavební činnosti na území s archeologickými nálezy jsou stavebníci již od doby přípravy stavby povinni tento záměr oznámit Archeologickému ústavu a umožnit jemu nebo oprávněné organizaci provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum.

Záměr se dostává do blízkosti řady kulturních památek. Mezi nejvýznamnější památky celé oblasti patří raně gotický kostel sv. Jana Křtitele v Nudvojovicích (záměr prochází ve vzdálenosti cca 200 m od kostela). Varianta E2 prochází v blízkosti nemovité kulturní památky kříže ve Štěpánovicích u Rovenska pod Troskami, v případě výstavby komunikace v jeho blízkosti se předpokládá negativní vliv na kulturní památku v podobě zvýšeného rizika možného poškození nárazem vozidla nebo odstřiky vody z komunikace.

Realizace záměru předpokládá demolice v prostoru MÚK Ohrazenice, kde bude třeba odstranit stávající objekty obalovny. V Turnově v Přepešské ulici (silnice II/610) v místě navrhované MÚK Přepeře bude nutné odstranit stávající přízemní obytný objekt č. 1365.

Vlivy na hmotný majetek a kulturní dědictví včetně architektonických a archeologických aspektů lze označit za nevýznamné až málo významné, realizaci záměru lze považovat za akceptovatelnou.

Zpracovatel posudku se s uvedenými závěry ztotožňuje.

Přeshraniční vlivy

Vzhledem k charakteru záměru, jeho lokalizaci a údajům o vlivech záměru na životní prostředí shromážděných v rámci procesu posuzování vlivů na životní prostředí je zřejmé, že problematika přeshraničních vlivů na životní prostředí je v případě posuzovaného záměru

bezpředmětná. Se záměrem nejsou spojeny přeshraniční vlivy na životní prostředí, přeshraniční vlivy záměru lze proto vyloučit, s čímž se ztotožňuje i zpracovatel posudku.

Jiné vlivy – možnost kumulace

Přeložka silnice I/35 se po realizaci stane významnou regionální páteřní komunikací a kumulaci s jinými záměry je třeba uvažovat především u staveb, které s ní bezprostředně souvisí. Dle dokumentace se především jedná o dálnici D35 v úseku Hradec Králové – Úlibice (záměr na tuto komunikaci navazuje v MÚK Úlibice). Dokumentace v souvislosti s kumulací vlivů dále uvádí přeložku silnice II/282, II/283 (napojení Semil na novou I/35, vyvedení dopravy ze středu Turnova) a dále dílčí přeložky místních komunikací.

Kumulace s možnými záměry v území je zohledněna v dopravních intenzitách pro výhledový rok 2040 s následným vyhodnocením z pohledu vlivu záměru na akustickou situaci, znečištění ovzduší a veřejné zdraví. Hodnocení kumulativních vlivů je tedy nedílnou součástí hodnocení vlivů záměru na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví.

Zpracovatel posudku s uvedeným hodnocením souhlasí s připomínkou, že přeložka II/282, II/283 včetně přeložek místních komunikací byla navržena jako přímá součást posuzovaného záměru, a v takovém případě by se proto nejednalo o kumulativní vlivy záměru. Ovšem vzhledem ke skutečnosti, že realizace této přeložky byla podmínkou č. 1 tohoto závazného stanoviska vyčleněna do samostatného posouzení podle zákona, a toto závazné stanovisko se tedy na tuto přeložku nevztahuje, je třeba na vlivy této přeložky nahlížet jako na potenciálně kumulativní. Rovněž je třeba zmínit, že možnost kumulativních vlivů se týká i vazby na stávající silniční a dálniční stavby (I/35 a D10) napojené v začátku úseku v MÚK Ohrazenice. I k přeložce II/282, II/283 i ke stávajícím stavbám I/35 a D10 ovšem platí závěry uvedené v předchozím odstavci.

Záměr byl v procesu EIA posouzen ze všech relevantních hledisek a vlivů. Provedená hodnocení (vyjma hodnocení vlivů přeložky II/282, II/283) poskytla dostatečné podklady pro rozhodnutí o možnosti realizace záměru z pohledu vlivů na životní prostředí.

Z provedeného hodnocení záměru uvedeného v dokumentaci vyplývá, že na základě charakteru samotného záměru, závěrů jednotlivých odborných studií a na základě souhrnného posouzení možných negativních vlivů posuzovaného záměru na životní prostředí a veřejné zdraví lze konstatovat, že vlivy záměru na životní prostředí budou při realizaci požadovaných podmínek přípravy, výstavby a provozu záměru z pohledu vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví akceptovatelné. Zpracovatel posudku s tímto závěrem souhlasí. Podmínky vycházejí z charakteru předmětného záměru a z vlastností prostředí, do kterého je umístěn. Důraz je kladen především na fázi přípravy a realizace záměru. Důležité bude především dodržování opatření k omezování prašnosti během výstavby, realizace protihlukových opatření, realizace monitoringu studní a monitoringu akustické situace v území.

V návaznosti na výše uvedené se příslušný úřad ztotožnil s tím, že konkrétní vlivy na jednotlivé složky životního prostředí jsou z pohledu velikosti a významnosti hodnoceny jako akceptovatelné. Součástí podmínek tohoto závazného stanoviska jsou příslušná odůvodněná opatření určená k prevenci, vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví.

Hodnocení technického řešení záměru s ohledem na dosažený stupeň poznání, pokud jde o znečišťování životního prostředí

Záměrem je přeložka stávající silnice I/35 v úseku mezi MÚK Ohrazenice a MÚK Úlibice. Přeložka je celá vedena v nové trase. Trasa je navržena v základní variantě E1 a variantě E2, která je vedena jihozápadním obchvatem kolem Rovenska pod Troskami. Varianta E1 je navržena ve dvou podvariantách lišících se šířkovým uspořádáním. Podvarianta E11 je celá navržena v třípruhovém uspořádání, tj. v kategorii S15,25/110, v podvariantě E12 je navržena kombinace dvou šířkových uspořádání - mezi MÚK Ohrazenice a MÚK Žernov (napojení přeložky silnice II/282, II/283 ve směru na Semily) je navržena čtyřpruhová směrově dělená komunikace (kategorie S21,5/110) a mezi MÚK Žernov a MÚK Úlibice je navrženo uspořádání 2 + 1, tj. kategorie S15,25/110. Celková délka varianty E1 je 32,5 km. Varianta E2 je celá navržena v kategorii S15,25/110. Celková délka varianty E2 je 31,5 km. Kryt vozovky bude asfaltový beton (vlivy hluku byly posouzeny pro povrchy komunikací kategorie Aa).

Na trase varianty E1 je celkem navrženo 7 mimoúrovňových křižovatek:

- na začátku řešeného úseku je navržena přestavba stávající MÚK Ohrazenice
- v km 1,208 je navržena MÚK Přepeře se silnicí II/610
- v km 5,175 v místě křížení stávající silnice I/35 je navržena MÚK Valdštejsko
- v km 11,770 je navržena MÚK Žernov, do které je napojena přeložka silnice II/282, II/283 ve směru na Semily
- v km 18,280 je navržena MÚK Čimyšl, kterou je na přeložku napojena stávající silnice I/35 a dle ÚP obce Újezd pod Troskami i přeložka silnice II/281
- v km 23,330 je navržena MÚK Kněžnice v místě křížení se stávající silnicí I/35, do které je rovněž napojena i přeložka silnice III/2846
- v km 28,150 je navržena MÚK Valdice; jihozápadní větev křižovatky je napojena do okružní křižovatky, která je součástí stavby přeložky silnice II/286 Robousy - Valdice (samostatná stavba)

Na konci úseku je trasa napojena do MÚK Úlibice, která je součástí stavby D35 Úlibice – obchvat - jedná se o křižovatku dálnice D35 a silnice I/35 se silnicí I/16.

Na trase varianty E2 je navrženo 8 mimoúrovňových křižovatek - poloha a dispoziční řešení u 6 MÚK jsou shodné jako u varianty E1, u varianty E2 není MÚK Žernov a místo ní jsou navrženy MÚK Volavec (v km 9,410, do MÚK je napojena přeložka silnice II/283 ve směru na Semily) a MÚK Ktová (v km 14,080, do MÚK je napojena přeložka silnice II/282).

Ve variantě E1 je na trase navrženo celkem 60 mostů (z toho 31 mostů na I/35, 14 mostů na větvích MÚK, 15 nadjezdů nad I/35). Ve variantě E2 je na trase navrženo celkem 59 mostů (z toho 29 mostů na I/35, 13 mostů na větvích MÚK, 17 nadjezdů nad I/35).

Na trase přeložky silnice I/35 se nachází dva tunely. V km 0,0 v místě napojení na MÚK Ohrazenice to je mělký hloubený tunel délky 130 m (jedná se o podjezd pod silnicí III/2797 a železniční tratí). V místě průchodu trasy v jižní části Turnova je navržen tunel Pelešany délky 900

m. Trasa tunelu prochází sesuvným územím, které je vedeno jako dočasně uklidněné. Pro přípravu a realizaci tunelu bude nutné v předstihu provést podrobné průzkumné práce celého sesuvného území a případné návrhy sanace stavebně technickými opatřeními. U podvarianty E11 a varianty E2 je navržena jedna obousměrná tunelová trouba se třemi jízdními pruhy. U podvarianty E12 je tunel navržen se dvěma samostatnými jednosměrnými tunelovými troubami s šířkami jízdních pruhů 3,5 m.

Součástí posuzovaného záměru jsou následující přeložky:

Přeložka dálnice D10 a rychlostní silnice I/35 - v MÚK Ohrazenice je v souvislosti s celkovou přestavbou křižovatky navržena přeložka dálnice tak, že hlavní dopravní směr v křižovatce bude z Prahy na Liberec a opačně. Přeložka je navržena v délce 1 494 m (dva protisměrné směrové oblouky o poloměrech 810 m). Kategorie je daná profilem stávající dálnice D10 a rychlostní silnice I/35 tj. D24,5/100, resp. S22,5/80.

Přeložky a úpravy dotčených komunikací - návrh trasy přeložky silnice I/35 vyvolává potřebu návrhu řady přeložek silnic, místních komunikací a cest.

Přeložka silnice II/282, II/283, napojení na silnici I/35 - přeložka silnice je napojena do MÚK Žernov (ve variantě E1), případně do MÚK Volavec (ve variantě E2). Přeložka silnice je navržena v délce 6,250 km (ve variantě E1), resp. 7,8 km (ve variantě E2) - byla předložena jako součást záměru, ale na základě tohoto závazného stanoviska se již o součást záměru nejedná - viz podmínka č. 1 a příslušné části odůvodnění tohoto závazného stanoviska.

Na přeložce silnice I/35 jsou v obou variantách navrženy dvě oboustranné odpočívky:

Ve variantě E1 je v km 10,66 umístěna oboustranná střední odpočívka Václaví. Celková plocha odpočívky je cca 8,8 ha. Odpočívka má navrženo 60 stání pro nákladní vozidla a 34 stání pro osobní vozidla - byla předložena jako součást záměru, ale na základě tohoto závazného stanoviska se již o součást záměru nejedná, resp. odpočívka je vyloučena z možnosti realizace - viz podmínka č. 2 a příslušné části odůvodnění tohoto závazného stanoviska.

Ve variantě E2 je v km 11,2 umístěna oboustranná střední odpočívka Štěpánovice. Celková plocha odpočívky je 9,46 ha. Odpočívka má navrženo 60 stání pro nákladní vozidla a 34 stání pro osobní vozidla.

V km 29,375 (staničení varianty E1) je umístěna malá oboustranná odpočívka Soběraz. Celková plocha odpočívky je 3,82 ha. Odpočívka má navrženo 14 stání pro nákladní vozidla a 24 stání pro osobní vozidla.

Dle názoru zpracovatele posudku je technické řešení záměru pro potřeby procesu EIA v dokumentaci dostačujícím způsobem popsáno a odpovídá nárokům na ochranu životního prostředí a zdraví obyvatelstva. Na základě procesu posuzování vlivů záměru na životní prostředí zpracovatel posudku formuloval podmínku, která z další projektové přípravy záměru vylučuje odpočívku Václaví. Umístění střední odpočívky Václaví v dané lokalitě bylo z realizace záměru vyloučeno především s ohledem na významné negativní ovlivnění krajinného rázu (viditelnost odpočívky z CHKO Český ráj) a rovněž nepřiměřený zábor ZPF (rozsah odpočívky a s tím spojený zábor zemědělské půdy okolo 9 ha je v dané lokalitě zpracovatelem posudku vyhodnocen jako neadekvátní). Dále pak, především na základě připomínek uplatněných na veřejném projednání

záměru, dospěl zpracovatel posudku k závěru, že přeložka silnice II/282, II/283 nebyla v rámci dokumentace dostatečně vyhodnocena a bude třeba ji posoudit v rámci samostatného posouzení vlivů na životní prostředí dle zákona.

Technické řešení záměru odpovídá dosaženému stupni poznání z hlediska znečišťování životního prostředí a při dodržení legislativních požadavků na způsob výstavby a provoz záměru lze technické řešení záměru považovat za optimální.

Na základě doložených údajů a při respektování podmínek uvedených v tomto závazném stanovisku lze z pohledu příslušného úřadu konstatovat, že u záměru (ve variantě E1, podvariantě E11 nebo E12 – viz následující kapitola tohoto závazného stanoviska) nebyly zjištěny takové negativní vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví, které by bránily jeho realizaci - s výjimkou odpočívky Václaví a přeložky silnice II/282, II/283. Přeložka silnice II/282, II/283 a odpočívka Václaví, které byly předloženy v dokumentaci EIA a byly tedy součástí posuzovaného záměru, byly na základě provedeného vyhodnocení vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví ze záměru vyjmuty (viz podmínka č. 1 a č. 2 tohoto závazného stanoviska). Realizace záměru je tak podmíněna provedením samostatného posuzování vlivů přeložky II/282, II/283 na životní prostředí a veřejné zdraví dle zákona. Po provedení samostatného posuzování vlivů přeložky na životní prostředí dle zákona je nicméně třeba provádět projektovou přípravu podvarianty E11 nebo E12 a přeložky II/282, II/283 paralelně tak, aby byly následně obě stavby uvedeny do zkušebního provozu (předčasného užívání) současně. Odpočívka Václaví byla z další projektové přípravy záměru vyloučena zcela, a to především s ohledem na významné ovlivnění krajinného rázu a dále s ohledem na nepřiměřený zábor zemědělské půdy. V dokumentaci navržená lokalita byla pro umístění odpočívky zpracovatelem posudku vyhodnocena jako neakceptovatelná (danou lokalitu je třeba pro realizaci odpočívky zcela vyloučit). Příslušný úřad se ztotožnil s názorem zpracovatele posudku a uvádí, že technické řešení záměru je s ohledem na dosažený stupeň poznání popsáno dostatečně a při respektování stanovených podmínek lze posuzovaný záměr realizovat.

Pořadí variant (pokud byly předloženy) z hlediska vlivů na životní prostředí

Trasa je navržena ve variantách E1 (vedené severovýchodním obchvatem Rovenska pod Troskami) a E2 (vedené jihozápadním obchvatem Rovenska pod Troskami). Varianta E1 je navržena ve dvou podvariantách lišících se šířkovým uspořádáním. Podvarianta E11 je celá navržena v třípruhovém uspořádání, tj. v kategorii S15,25/110. V podvariantě E12 je navržena kombinace dvou šířkových uspořádání. Mezi MÚK Ohrazenice a MÚK Žernov (napojení přeložky silnice II/283 ve směru na Semily) je navržena čtyřpruhová směrově dělená komunikace kategorie S21,5/110 a mezi MÚK Žernov a MÚK Úlibice je navrženo uspořádání 2+1, tj. kategorie S15,25/110. U varianty E2 je navržena kategorie S15,25/110.

Dokumentace uzavírá, že na základě finálního bodového hodnocení bylo zjištěno, že nejmenší vlivy na životní prostředí lze očekávat u varianty E1, podvarianty E12. Druhé nejmenší vlivy vykazuje varianta E1, podvarianta E11 a největší vlivy na životní prostředí lze očekávat u varianty E2. V porovnání varianty E1 s variantou nulovou, tj. stavu bez realizace záměru, je výstavba dálnice v posuzovaném úseku přínosem z hlediska obyvatelstva, s průvodními dílčími negativními vlivy na životní prostředí.

Zpracovatel posudku se s uvedeným hodnocením ztotožňuje. Na základě předložené dokumentace, vyjádření obdržných k dokumentaci a veřejného projednání byla varianta E1 v podvariantě E12 ve zpracovaném posudku vyhodnocena jako varianta s nejmenšími vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví. Vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví u varianty E2 byly vyhodnoceny jako nejméně příznivé z hlediska vlivů na obyvatelstvo, ovzduší, akustické posouzení, ZPF a PUPFL, povrchové a podzemní vody, faunu a floru a krajinný ráz. Snížení imisního zatížení je u všech sledovaných látek příznivější u varianty E1, která se přibližuje stávající nebo navrhované obytné zástavbě na méně než 100 m pouze v jedné lokalitě. Varianta E1 dále vykazuje větší snížení průměrů imisních koncentrací všech prověřovaných látek. Z akustického pohledu vychází z porovnání obou navržených variant varianta E1 lépe z důvodu většího snížení počtu nadměrně zatížených obytných budov. Výstavba varianty E1 bude mít vzhledem k počtu a charakteru studní menší negativní vliv na vodní zdroje. Z hlediska vlivů na vody a na biotu je pro variantu E2 nevýhodné řešení napojení na silnici II/282 v Rovensku pod Troskami, které vyžaduje umístění komunikace do prostoru stávajícího koryta Veselky v délce cca 200 m, čímž by došlo k významnému narušení toku blízkého přirozenému stavu a nutnosti vytvoření koryta nového. Varianta E2 je na rozdíl od varianty E1 vedena blíže k CHKO Český ráj a v oblasti Ktová - Rovensko pod Troskami narušuje spojení těchto dvou obcí. Vlivy podvariant E11 a E12 v rámci varianty E1 jsou v podstatě rovnocenné, avšak z hlediska dopravní obslužnosti a vlivů v případě havárií je navržené technické řešení podvarianty E12 oproti podvariantě E11 příznivější.

S ohledem na uvedené hodnocení variant a jejich pořadí z hlediska vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví dospěl příslušný úřad k závěru, že za akceptovatelnou lze označit pouze variantu, resp. podvarianty s nejmenšími zjištěnými vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví. Při zjištěných rozdílech mezi jednotlivými variantami z hlediska jejich vlivů na životní prostředí a veřejné zdraví by případné umožnění realizace varianty, která nevyšla nejpříznivěji, popřelo smysl hodnocení a výběru variant. Umožnění realizace více variant je logické a možné v případech, kdy rozdíly v jejich hodnocení jsou buď zanedbatelné (což je případ podvariant E11, resp. E12), nebo eliminovatelné formou stanovení vhodných podmínek, což není případ varianty E2. S ohledem na tyto skutečnosti je toto souhlasné závazné stanovisko vydáno příslušným úřadem pouze pro variantu E1, podvariantu E11 nebo E12. Varianta E1 je v obou podvariantách, jak je výše uvedeno, hodnocena nejpříznivěji s tím, že vlivy obou podvariant jsou v podstatě rovnocenné – v některých environmentálních aspektech vyšla mírně lépe podvarianta E11, v některých environmentálních aspektech jsou pak obě podvarianty rovnocenné zcela. Naopak z hlediska dopravní obslužnosti a vlivů v případě havárií je mírně příznivější navržené technické řešení podvarianty E12 oproti podvariantě E11. Příslušný úřad proto dospěl k závěru, že v žádném z hodnocených aspektů, ale ani souhrnně, není jedna z podvariant hodnocena natolik odlišně oproti druhé podvariantě, aby bylo možné v tomto závazném stanovisku jednu z nich upřednostnit, nebo dokonce odmítnout – podvarianty jsou rovnocenné. V tomto jediném ohledu se tedy příslušný úřad neztotožnil s názorem zpracovatele posudku. Naopak, v případě varianty E2 jsou výsledky jejího hodnocení, které je ve více kritériích horší, než u varianty E1, dostatečným důvodem pro její odmítnutí. Varianta E2 je proto neakceptovatelná a toto závazné stanovisko je ze stejného důvodu, jak vyplývá z výroku i z výše uvedeného odůvodnění, vydáno pouze pro variantu E1, podvariantu E11 nebo E12.

Vypořádání vyjádření k dokumentaci

Ke zveřejněné dokumentaci příslušný úřad obdržel ve lhůtě podle § 8 odst. 3 zákona celkem 32 vyjádření, z toho 9 vyjádření DÚSC (Liberecký kraj, Město Turnov, Město Rovensko pod Troskami, Město Železnice, Obec Ohrazenice, Obec Radostná pod Kozákovem, Obec Kněžnice, Obec Jinolice, Obec Tatobity), 11 vyjádření dotčených orgánů (Krajský úřad Libereckého kraje, Krajský úřad Královéhradeckého kraje, Městský úřad Turnov, Městský úřad Semily, Krajská hygienická stanice Libereckého kraje se sídlem v Liberci, Krajská hygienická stanice Královéhradeckého kraje se sídlem v Hradci Králové, Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Liberec, Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Hradec Králové, Obvodní báňský úřad pro území krajů Libereckého a Vysočina, Obvodní báňský úřad pro území krajů Královéhradeckého a Pardubického, Agentura ochrany přírody a krajiny České republiky), 6 vyjádření odborů MŽP (odbor ochrany vod, odbor odpadů, odbor ochrany ovzduší, odbor obecné ochrany přírody a krajiny, odbor druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků, OVSS VI Hradec králové) a 6 vyjádření veřejnosti (pan Pavel Vaňátko, Ing. Miroslav Vondřich, Mgr. Lukáš Eršil, Ing. Věra Vanerová, pan Janků, paní Pavlína Honcová). Po lhůtě podle § 8 odst. 3 zákona obdržel příslušný úřad 3 vyjádření (obec Karlovice a dvě vyjádření veřejnosti). V následujících odstavcích příslušný úřad uvádí hlavní připomínky z doručených vyjádření. Všechny připomínky z vyjádření jsou podrobně uvedeny v posudku včetně jejich detailního vypořádání (viz kapitola V. posudku – Vypořádání všech obdržených vyjádření k dokumentaci).

Celkem 12 obdržených vyjádření je souhlasných bez připomínek, případně pouze upozorňují na zákonné požadavky a na dodržení opatření navržených v dokumentaci (Obec Jinolice, Krajská hygienická stanice Královéhradeckého kraje se sídlem v Hradci Králové, Krajská hygienická stanice Libereckého kraje se sídlem v Liberci, obec Kněžnice, Městský úřad Semily, Obvodní báňský úřad pro území krajů Královéhradeckého a Pardubického, Obvodní báňský úřad pro území krajů Libereckého a Vysočina, obec Tatobity, Ministerstvo životního prostředí - odbor druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků, odbor odpadů, odbor ochrany ovzduší, odbor ochrany vod). Převážná část vyjádření obsahuje připomínky, resp. podmínky, za kterých bude záměr akceptovatelný. Připomínky uvedené v obdržených vyjádřeních se týkaly zejména ochrany přírody a krajiny, ochrany vod a problematiky vyvolané hlukové zátěže.

Liberecký kraj ve svém vyjádření k dokumentaci doporučuje zvolit modifikovanou variantu „E11-E12“, tzn. v úseku MÚK Ohrazenice - MÚK Úlibice realizovat záměr v návrhové kategorii S15,25/110, s územní rezervou pro plnohodnotný profil S21,5/110.

Město Turnov preferuje variantu E11-E12 (v návrhové kategorii S15,25/110, s územní rezervou pro plnohodnotný profil S21,5/110). V lokalitě Mašov - Pelešany požaduje prodloužení zakryté části trasy - tunelu Pelešany o cca 300 m, včetně případného přeložení části toku říčky Libuňky. Dále uplatňuje řadu požadavků směřujících do navazujících stupňů projektové dokumentace záměru.

Obec Ohrazenice upozorňuje na skutečnost, že trasa komunikace je ve staničení 0,00 km při výjezdu z tunelu pod železniční tratí do Liberce vzdálena pouhých 130 m od ohrazenického sídliště. Uvádí, že budoucí hluková zátěž čísel popisných 198, 199 a 200 není v dokumentaci řešena.

Obec Radostná pod Kozákovem zásadně nesouhlasí s variantou E2 a související trasou přeložky silnice II/283 z MÚK Volavec a preferuje variantu E11. Navrženou trasu v km 9,5 - 11 požaduje upravit v rámci koridoru schváleného v ZÚR Libereckého kraje tak, aby byla vedena ve větší vzdálenosti od místní části Volavec. Současně požaduje, aby byla plánovaná silnice I/35 ve výše uvedeném staničení provedena v zářezu a byl tím eliminován vliv na životní prostředí. Umístění navržené oboustranné odpočívky Václaví považuje za nevhodné a významně narušující krajinný ráz. Požaduje provedení přemostění plánované silnice I/35, které by sloužilo jako přechod pro zvěř a současně zachovalo přístup hospodářské technice na pozemky, které budou touto silnicí rozděleny.

Město Rovensko pod Troskami požaduje zajištění ochrany pramene pitné vody Koudelka. Dále požaduje vedení trasy v km cca od 13,5 do km 14,7 v tunelu. V navazujícím úseku (přibližně od km 14,7 do km 15,9), kde je trasa plánována v otevřeném prostranství v blízkosti zástavby, požaduje vést niveletu komunikace co možná nejnižší, s ohledem na minimální podjezdové výšky silnice III/2821 a železniční trati Hradec Králové - Turnov. Dále požaduje zachovat přístupnost obce Křečovice v rámci katastru. V případě nevhodnosti tunelového řešení požaduje návrh a realizaci jiného technického řešení, které ochrání životní prostředí v této problematické části trasy. Z hlediska krajinného rázu považuje za žádoucí provést odsazení výsledné trasy přibližně v km 14,7 severně za horizont na přilehlý svah orientovaný na jihovýchod.

Město Železnice požaduje, aby plánovaná silnice I/35 Turnov - Úlibice byla v k. ú. Těšín posunuta jižním směrem, aby nedocházelo k negativnímu vlivu na bydlení obyvatel v rodinných domech umístěných v těsné vzdálenosti od plánované silnice.

Krajský úřad Královéhradeckého kraje se přiklání k realizaci varianty E1 v podvariantě E11 (pro variantu E2 je nevhodné řešení napojení na silnici II/282 v Rovensku pod Troskami, což bude vyžadovat umístění komunikace do prostoru stávajícího koryta Veselky v délce cca 200 m a vytvoření koryta nového). Požaduje, aby do stanoviska byly zapracovány (popř. detailněji rozpracovány) návrhy opatření uvedené v kapitole D.IV dokumentace.

Krajský úřad Libereckého kraje ve svém obsáhlém vyjádření uplatnil připomínky týkající se vyhodnocení vlivu křížení záplavového území Jizery a Libuňky (zhruba od km 2,150) z hlediska povodňových stavů. Uvádí, že dle dokumentace je záplavové území překonáváno mostem až od km 2,784 a více než 600 m je tedy komunikace vedena po náspu, který vytvoří nežádoucí omezení rozlivné i průtočné kapacity nivního území. Další připomínky se týkaly křížení záplavového území Libuňky (zhruba km 4,1 až 5,0) a regionálního biokoridoru RK675, křížení vlastního koryta Jizery a Libuňky, křížení nadregionálního biokoridoru K31B v km 6,55, navrženého řešení odtoku srážkových vod, osvětlení záměru. Realizaci stavby požaduje podmínit prodloužením tunelu Pelešany. Kapacitu odpočívek Václaví, resp. Štěpánovice, požaduje v navazujícím řízení podrobně přehodnotit s ohledem na reálné předpoklady nároků na jejich kapacitu. Závěrem dodává, že upřednostňuje podvariantu E12. Krajský úřad Libereckého kraje podmiňuje realizaci záměru řadou konkrétních opatření a podmínek.

Městský úřad Turnov z hlediska státní správy lesů požaduje maximální možné šetření lesních pozemků potřebných pro výstavbu uvažované komunikace a do podmínek stavby požaduje zahrnout i zpřístupnění lesů (pokud bude stavbou narušeno).

Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Hradec Králové, uplatnila připomínku týkající se ochrany PUPFL. Uvádí, že záměr bude představovat silný zásah do podstatných charakteristik a hodnot PUPFL. Požaduje nejprve provést optimalizaci trasy z pohledu zásahu do lesa se snahou o snížení výměry záborů na nejnutnější míru pro realizaci výstavby, včetně opatření potřebných pro snížení negativních vlivů na les.

Česká inspekce životního prostředí, Oblastní inspektorát Liberec upozorňuje na skutečnost, že stavba prochází ochranným pásmem II. stupně vodního zdroje Turnov - Nudvojovice a je v těsném kontaktu s OPVZ II. stupně Václaví.

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR ve svém vyjádření uvádí, že realizace záměru bude mít negativní vliv na krajinný ráz. Negativně se z tohoto pohledu budou projevovat zejména MÚK a mosty. Doporučuje eliminovat toto působení například minimalizací mostních konstrukcí a snahou o maximální umístění budoucí silnice do zářezů nebo započítat do plánovaných záborů pro výstavbu záměru silnice I/35 dostatečnou plochu pro ozelenění (odclonění), které vytvoří vizuální i hlukové odclonění. Dalším tématem, kterému se vyjádření věnuje, je problematika migrační prostupnosti. Dále doporučuje minimalizovat nutné kácení dřevin rostoucích mimo les a upozorňuje na střety záměru se zvláště chráněnými druhy rostlin.

Ministerstvo životního prostředí, odbor obecné ochrany přírody a krajiny a odbor výkonu státní správy VI považuje z hlediska ZPF za přijatelné varianty E11 a E2, které vykazují nejmenší vlivy na zábory nejkvalitnějších půd ZPF.

Vyjádření veřejnosti k dokumentaci se týkala zejména historie výběru koridoru/varianty a požadavků na posouzení variant (posouzení tzv. jižní varianty), dopadů záměru na akustickou situaci (s ohledem na hlukem nedotčené území), vlivů na ekosystémy a krajinný ráz. Ze strany veřejnosti byla dále vznesena výtky, že dokumentace nebyla řádně zveřejněna na úřední desce Krajského úřadu Královéhradeckého kraje a obcí Úlibice a Železnice.

Relevantní požadavky a připomínky obsažené ve vyjádřeních byly vzaty do úvahy při formulování podmínek tohoto závazného stanoviska. Vlivy na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví jsou vyhodnoceny v dokumentaci i v posudku jako akceptovatelné. Připomínky z vyjádření byly detailně vypořádány v posudku v kapitole V. (Vypořádání všech obdržených vyjádření k dokumentaci). V následujících odstavcích je uvedeno shrnutí vypořádání hlavních připomínek k dokumentaci.

K obdrženým připomínkám, které se týkaly krajinného rázu, zpracovatel posudku uvádí, že v rámci provedeného posouzení vlivů záměru na krajinný ráz, které je přílohou dokumentace, byly zhodnoceny vlivy celého záměru, a to jak vlastního tělesa komunikace, tak mimoúrovňových křižovatek, velkých technických objektů, resp. mostů a 1 tunelu, a dále i náspů a zářezů. Dále byl ve vyhodnocení zahrnut i vliv na krajinné dominanty, a za účelem tohoto byly využity vizualizace trasy záměru z vybraných krajinných dominant. Dopady na krajinný ráz jsou pak souborně vyhodnoceny pro jednotlivé varianty záměru, a to ve vztahu na vybraná zákonná kritéria ochrany krajinného rázu dle § 12 zákona 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů. U žádné z variant nebyl vyhodnocen vyšší vliv než středně silný. Ve vztahu ke krajinnému rázu jsou formulovány v rámci tohoto závazného stanoviska příslušné podmínky, které reflektují požadavky vznesené v rámci procesu EIA. Zpracovatel posudku dále konstatuje, že v době

zpracování dokumentace bylo vycházeno z Technické studie, která není zpracována v takové podrobnosti, jaká je předmětem navazujícího řízení, resp. kterou dále řeší dokumentace pro územní řízení. Proto zpracovatel posudku považuje za účelné dopady záměru na krajinný ráz, včetně navržených doporučení a opatření, prověřit na úrovni územního řízení v rámci aktualizace studie krajinného rázu při detailní znalosti podoby záměru (viz příslušná podmínka tohoto závazného stanoviska).

Na základě připomínek týkajících se migrační prostupnosti území byla v rámci tohoto stanoviska formulována podmínka zpracovat v rámci dokumentace pro stavební povolení detailní migrační studii, která bude vycházet ze závěrů a navržených opatření v rámci Migrační studie (Bauer, 2017). Výstupem studie bude podrobný návrh úprav migračních objektů při respektování požadavků z procesu posuzování vlivů záměru na životní prostředí.

V reakci na vyjádření, která poukazovala na nepříznivé vlivy zvolené varianty E12 na pozemky ZPF zpracovatel posudku uvádí, že při výběru varianty s nejmenšími negativními dopady na životní prostředí je třeba mimo nároky na ZPF zohlednit i ostatní aspekty na jiné složky životního prostředí. Zpracovatel posudku doporučuje k realizaci variantu E12 z důvodů, které jsou uvedeny v příslušné části posudku, resp. v příslušných kapitolách tohoto závazného stanoviska, které se zabývají jednotlivými vlivy záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Realizace záměru ve variantě E12 nepochybně představuje významné nároky na ZPF, vliv je v dokumentaci obecně označen za významný. V této souvislosti zpracovatel posudku uvádí, že zemědělské půdy I. třídy ochrany je možno odejmout ze ZPF pouze výjimečně, a to převážně na záměry související s obnovou ekologické stability krajiny, případně pro liniové stavby zásadního významu. Ve vztahu k zásahům do pozemků v kategorii PUPFL byly zpracovatelem posudku formulovány do závazného stanoviska podmínky za účelem minimalizace vlivů na PUPFL.

K problematice vedení komunikace na jižním okraji Turnova tunelem Pelešany je zpracovatelem posudku uvedeno, že v dokumentaci navržená délka cca 900 m se z pohledu vlivu na obyvatelstvo jeví jako nedostatečná. Pro další přípravu je navrženo prodloužení zakryté části trasy o cca 400 m. Tento úsek je vyhodnocen jako problémový z hlediska vlivu na krajinný ráz - místo je jednak pohledově exponované z obou svahů údolí Libuňky a současně se nachází v blízkosti okraje CHKO Český ráj. Při návrhu technického řešení bude třeba věnovat vlivu na krajinný ráz zvýšenou pozornost. V souladu s dokumentací EIA je v tomto závazném stanovisku formulována příslušná podmínka.

Ve vztahu k vlivům záměru na podzemní vody zpracovatel posudku uvádí, že potenciální vlivy na podzemní vody lze považovat za jeden z významných aspektů hodnoceného záměru. Uvádí, že podrobný hydrogeologický průzkum řešící možné ovlivnění zdrojů podzemních vod jak z hlediska množství, tak i kvality určených pro zásobování záměrem dotčených obyvatel s návrhem případných konkrétních opatření, překračuje možnosti procesu EIA a standardně bývá zpracován jako podklad pro dokumentaci pro stavební povolení v další fázi přípravy záměru. V tomto závazném stanovisku je proto ve vztahu k vlivům záměru na podzemní vody formulována podmínka zpracovat v rámci dokumentace pro stavební povolení pro variantu E1, podvariantu E11 nebo E12, silnice I/35 podrobný hydrogeologický průzkum, který bude mimo řady jiných konkrétních požadavků vyhodnocovat i potenciální rizika případného ovlivnění pramene pitné vody Koudelka. Zpracovatel posudku dále uvádí, že dokumentace se podrobněji nezabývá vlivy záměru na odtokové

poměry v zájmovém území, pouze v podmínkách kapitoly D. IV reflektuje závěry Hydrogeologického posouzení prezentovaného v příloze 13 dokumentace, kde je uvedeno, že pro přirozený průběh povodňových vod v blízkosti Jizery a Libuňky je doporučeno prodloužení mostních objektů tak, aby konstrukce komunikace byla nad úroveň N-letého průtoku v hodnotě Q_{50} až Q_{100} . V kapitole B.I.6 dokumentace je uvedeno, že most přes záplavové území Jizery a Libuňky o délce 670 metrů začíná v km 2,784. Na základě těchto skutečností byly připomínky týkající se křížení koryt a záplavových území dotčených vodních toků uznány zpracovatelem posudku za oprávněné a do závazného stanoviska byla formulována podmínka zpracovat v rámci dokumentace pro územní řízení studii odtokových poměrů záplavového území Jizery zohledňující hladiny návrhového průtoku, na jejímž základě bude rozhodnuto o parametrech mostu v km 2,150 (na základě výsledků této studie bude konečné technické řešení přemostění řeky Jizery konzultováno s Odborem životního prostředí a zemědělství Libereckého kraje). Dokumentace se rovněž blíže nezabývá problematikou regionálního biokoridoru podél toku Libuňky, který dále pokračuje k nadregionálnímu biokoridoru vedoucímu nivou Jizery. S ohledem na tuto skutečnost zpracovatel posudku formuloval podmínku zohlednit v rámci dokumentace pro územní řízení na základě zpracované studie odtokových poměrů zohledňující hladiny návrhového průtoku řeky Libuňky prověření křížení nivy Libuňky cca v km 4.1 až 5.0 tak, aby celé záplavové území Q_{100} bylo překonáno mostním objektem.

Ve vztahu k oboustranné střední odpočívce Václaví dospěl zpracovatel posudku na základě vyhodnocení údajů uvedených v dokumentaci a obdržených vyjádření k záměru k závěru, že umístění navržené oboustranné odpočívky Václaví nepovažuje za vhodné. Odpočívka Václaví významně narušuje krajinný ráz (viditelnost odpočívky z Českého ráje) a zamýšlený zábor zemědělské půdy (8,8 ha) v této lokalitě považuje za neadekvátní. Odpočívka by zároveň negativně ovlivnila život v přilehlých obcích. S ohledem na tuto skutečnost je v rámci tohoto závazného stanoviska formulována podmínka z další projektové přípravy záměru realizaci oboustranné střední odpočívky Václaví vyloučit.

Připomínky obce Ohrazenice považuje zpracovatel posudku za relevantní. Je proto formulována podmínka, že v rámci aktualizované hlukové studie bude vyhodnocen a posouzen chráněný venkovní prostor staveb nacházejících se na začátku úseku plánované silnice I/35 - především Ohrazenice BD čp. 199, BD čp. 200 a RD čp. 224, a to i v souvislosti s provozem na plánované MÚK. Na základě aktualizace výpočtů pro hluk z provozu silniční dopravy budou v případě nutnosti optimalizovány návrhy protihlukových opatření.

K obsahu vyjádření obce Radostná pod Kozákovem zpracovatel posudku uvádí, že trasa předmětného záměru je ve variantě E1 vedena v navrženém koridoru dle ZÚR Libereckého kraje. Vedení trasy ve větší vzdálenosti od místní části Volavec by znamenalo přiblížení se na druhé straně k vesnici Roudný. V aktuální podobě vede trasa záměru přímo středem mezi těmito obydlenými územími. V rámci další projektové přípravy záměru bude jednoznačně prokázáno plnění hygienických limitů pro denní, respektive noční dobu.

K připomínce města Rovensko pod Troskami uvádí zpracovatel posudku následující. Napojení místní části Křečovice se realizací záměru nemění, napojení je překonáváno mostem v km 14,9. K požadavku na vedení trasy v tunelu uvádí, že záměr musí být v rámci procesu EIA posuzován v takovém projektovém řešení, které bylo předloženo oznamovatelem. Problematika hlukové zátěže je řešena v závazném stanovisku odpovídajícími podmínkami. V rámci

dokumentace bylo prověřeno variantní vedení trasy, které z hlediska zásahů do krajinného rázu neprokázalo významně negativní vliv na charakteristiku krajinného rázu – viz souborné vyhodnocení záměru do krajinného rázu, které je přílohou dokumentace. Na základě toho byla z hlediska vlivů na krajinný ráz jako nejméně problematická vyhodnocena právě varianta E1 (v podvariantě E11 a dále následně i podvariantě E12), ke které je požadavek ze strany města Rovensko pod Troskami vznesen. Jiné technické řešení, kromě výše uvedených variant, nebylo v rámci dokumentace předloženo a řešeno. Předmětná trasa záměru je ve variantě E1 vedena v km cca 13,9 – 14,9 v zářezu – v hřebenu, a to tak, že nebude viditelná z města Rovensko pod Troskami. Zpracovatel posudku nepovažuje za účelné trasu překládat uvedeným způsobem – severněji, resp. severovýchodněji dále od města Rovensko pod Troskami, a to i z důvodu možných negativních vlivů u Křečovic. Zpracovatel posudku, i ve vztahu k připomínce města Rovensko pod Troskami, formuloval podmínku pro vypracování detailní studie vlivů na krajinný ráz v rámci dokumentace pro územní řízení, kde bude detailněji vyhodnocen dopad předmětného záměru na krajinný ráz.

K vyjádření Krajského úřadu Libereckého kraje zpracovatel dokumentace uvádí, že vzhledem k tomu, že z vyjádření nevyplývá principiální nesouhlas s navrženým záměrem a vyjádření naopak obsahuje návrh řešení pro další projektovou přípravu záměru, vychází zpracovatel posudku z toho, že při respektování uvedených relevantních připomínek Krajského úřadu Libereckého kraje lze záměr považovat za akceptovatelný. Požadavky a připomínky Krajského úřadu týkající se odtokových poměrů, křížení nivy a koryta vodních toků byly zpracovatelem posudku zapracovány a zahrnuty do podmínek tohoto stanoviska.

V reakci na obdržená vyjádření k dokumentaci, která požadovala variantní posouzení záměru (mimo E1 a E2) zpracovatel posudku uvádí, že zpracovateli posudku nepřísluší hodnotit jiné varianty řešení záměru, než ty, které byly předloženy do procesu posuzování vlivů na životní prostředí. V tomto smyslu je formulována zvolena varianta, která má dle názoru zpracovatele posudku nejmenší vlivy na životní prostředí a veřejné zdraví.

K připomínce veřejnosti týkající se údajného nezveřejnění dokumentace na úředních deskách Krajského úřadu Královéhradeckého kraje a obce Úlibice a města Železnice zpracovatel posudku uvedl, že MŽP splnilo svoji zákonnou povinnost tím, že zaslalo dokumentaci všem dotčeným územně samosprávným celkům ke zveřejnění. Povinnost zveřejnit dokumentaci se týká samotných obcí a příslušný úřad nemá žádné nástroje, jak je k tomu donutit (dle aktuálně platného znění zákona mají dotčené územní samosprávné celky povinnost zveřejnit dokumentaci na svých úředních deskách po dobu min. 15 dní). Z hlediska příslušného úřadu doplňujeme, že MŽP přesto v rámci své činnosti kontrolu zveřejnění příslušných dokumentů na úředních deskách dotčených územních samosprávných celků standardně provádí. Na základě tohoto ověření konstatujeme, že dokumentace byla na úřední desce Královéhradeckého kraje zveřejněna ve dnech 26. 8. - 11. 9. 2020, na úřední desce obce Úlibice ve dnech 20. 8. - 5. 9. 2020 a na úřední desce obce Železnice ve dnech 21. 8. - 30. 9. 2020.

K vyjádření obce Karlovice a dvou vyjádření veřejnosti, která byla uplatněna po uplynutí zákonné lhůty pro vyjádření k dokumentaci, uvádíme, že v těchto vyjádřeních nejsou žádné zásadní či dosud neuplatněné připomínky, které by mohly mít vliv na souhlas či nesouhlas s realizací záměru

z pohledu jeho vlivů na životní prostředí (v souladu s § 8 odst. 3 zákona příslušný úřad k vyjádřením zaslaným po lhůtě nepřihlíží).

Vlivy na jednotlivé složky životního prostředí a veřejné zdraví jsou vyhodnoceny v dokumentaci i v posudku jako akceptovatelné. Skutečnosti uváděné v připomínkách jsou vzaty v úvahu a zohledněny.

Posudek je zveřejněn v Informačním systému EIA na internetových stránkách CENIA, česká informační agentura životního prostředí (<http://www.cenia.cz/eia>), na stránkách Ministerstva životního prostředí (<http://www.mzp.cz/eia>), pod kódem záměru MZP462 v části Posudek.

Na veřejném projednání záměru, které se konalo dne 18. 3. 2021 od 16:00 hodin videokonferenčně prostřednictvím služby Webex (*pozn.: konání veřejného projednání distanční formou (videokonferenčně) je v souladu s metodickým sdělením MŽP č. j. MZP/2021/710/856 ze dne 5. 2. 2021*), uplatnili zástupci dotčených územních samosprávných celků, dotčených orgánů a veřejnosti své připomínky k záměru. Údaje o účasti a závěry z projednání jsou podrobněji uvedeny v zápise z veřejného projednání ze dne 31. 3. 2021 pod č. j. MZP/2021/710/1939. V průběhu veřejného projednání byla opakovaně diskutována problematika vedení přeložky II/283 a posouzení jejích vlivů. Bylo namítáno, že vlivy přeložky II/283 nebyly v rámci dokumentace v některých aspektech vyhodnoceny ve stejné podrobnosti a kvalitě jako hlavní stavba, čímž mohla být omezena možnost veřejnosti se k záměru výstavby přeložky v rámci procesu EIA jednoznačně vyjádřit. Na základě vyhodnocení závěrů z veřejného projednání dozal zpracovatel posudku připomínky týkající se přeložky II/282, II/283 za relevantní a realizaci záměru podmínil skutečností, že přeložka silnice II/282, II/283 bude předmětem samostatného posuzování vlivů na životní prostředí dle zákona, čímž bude zajištěno objektivní a transparentní posouzení vlivů přeložky na životní prostředí.

Příslušný úřad se ztotožňuje se závěry zpracovatele posudku a odkazuje tímto na vypořádání připomínek k dokumentaci zpracovatelem posudku, které je součástí posudku, který je k dispozici v elektronické podobě na výše uvedené internetové adrese.

Oкруг dotčených územních samosprávných celků:

1. Liberecký kraj
2. Královéhradecký kraj
3. Město Turnov
4. Město Jičín
5. Město Rovensko pod Troskami
6. Město Železnice
7. Městys Podhradí
8. Obec Lažany
9. Obec Přepeře
10. Obec Čtveřín
11. Obec Ohrazenice
12. Obec Mírová pod Kozákovem
13. Obec Karlovice
14. Obec Hrubá Skála

15. Obec Žernov
16. Obec Ktová
17. Obec Radostná pod Kozákovem
18. Obec Újezd pod Troskami
19. Obec Libuň
20. Obec Kněžnice
21. Obec Jinolice
22. Obec Podůlší
23. Obec Soběraz
24. Obec Radim
25. Obec Dřevěnice
26. Obec Úlibice
27. Obec Dílce
28. Obec Kbelnice
29. Obec Holín
30. Obec Tatobity
31. Obec Stružinec
32. Obec Veselá

Toto závazné stanovisko je vydáno dle § 149 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů jako podklad pro vydání rozhodnutí v navazujícím řízení podle § 3 písm. g) zákona.

Platnost tohoto závazného stanoviska je 7 let ode dne jeho vydání s tím, že může být na žádost oznamovatele prodloužena v souladu s § 9a odst. 4 zákona.

Poučení

Proti tomuto závaznému stanovisku není podání samostatného odvolání přípustné. V souladu s § 149 odst. 7 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, je toto závazné stanovisko přezkoumatelné v rámci odvolání podaného proti rozhodnutí vydanému v navazujícím řízení, které bylo podmíněno tímto závazným stanoviskem.

Závazné stanovisko nenahrazuje jiná závazná stanoviska ani vyjádření dotčených správních orgánů, stejně tak ani rozhodnutí, povolení či souhlasy vydávané podle zvláštních právních předpisů.

Mgr. Evžen Doležal
ředitel odboru
posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence
podepsáno elektronicky
(otisk úředního razítka)

Dotčené územní samosprávné celky ve smyslu § 16 odst. 2 zákona **neprodleně** zveřejní informaci o závazném stanovisku na úředních deskách. Doba zveřejnění je podle § 16 odst. 2 zákona nejméně 15 dnů. Zároveň v souladu s tímto ustanovením **dotčené územní samosprávné celky vyrozumí elektronickou datovou nebo e-mailovou zprávou (*lucie.paclova@mzp.cz*), popř. písemně příslušný úřad o dni vyvěšení informace o závazném stanovisku na úřední desce**, a to v nejkratším možném termínu.

Do závazného stanoviska lze také nahlédnout v Informačním systému EIA na internetových stránkách CENIA, česká informační agentura životního prostředí (<http://www.cenia.cz/eia>), a na stránkách MŽP (<http://www.mzp.cz/eia>), pod kódem záměru MZP462.

Současně s tímto stanoviskem je zaslán i zápis z veřejného projednání ze dne 31. 3. 2021 pod č. j. MZP/2021/710/1939.

Rozdělovník k č.j. MZP/2021/710/2922

Dotčené územní samosprávné celky:

Liberecký kraj, hejtman
U Jezu 642/2a, 461 80 Liberec 2

Královéhradecký kraj, hejtman
Pivovarské náměstí 1245, 500 03 Hradec Králové

Město Turnov, starosta
Antonína Dvořáka 335, 511 01 Turnov

Město Jičín, starosta
Žižkovo náměstí 18, Valdické Předměstí, 506 01 Jičín

Město Rovensko pod Troskami, starostka
náměstí prof. Drahoňovského 1, 512 63 Rovensko pod Troskami

Město Železnice, starostka
náměstí Svobody 1, 507 13 Železnice

Městys Podhradí, starosta
Čejkovice 17, 506 01 Podhradí

Obec Lažany, starosta
Lažany 67, 463 45 Pěňčín

Obec Přepeře, starosta
Přepeře 229, 512 61 Přepeře

Obec Čtveřín, starostka
Čtveřín 95, 463 45 Pěňčín

Obec Ohrazenice, starosta
Ohrazenice 81, 511 01 Turnov

Obec Mírová pod Kozákovem, starosta
Chutnovka 36, 511 01 Turnov

Obec Karlovice, starosta
Karlovice 12, 511 01 Turnov

Obec Hrubá Skála, starosta
Doubravice 37, 511 01 Turnov

Obec Žernov, starosta
Žernov 7, 512 63 Rovensko pod Troskami

Obec Ktová, starostka
Ktová 62, 512 63 Rovensko pod Troskami

Obec Radostná pod Kozákovem, starosta
Lestkov 77, 512 63 Rovensko pod Troskami

Obec Újezd pod Troskami, starostka
Újezd pod Troskami 29, 512 63 Rovensko pod Troskami

Obec Libuň, starosta
Libuň 27, 507 15 Libuň

Obec Kněžnice, starosta
Kněžnice 123, 506 01 Jičín

Obec Jinoalice, starosta
Jinoalice 39, 506 01 Jičín

Obec Podůlší, starosta
Podůlší 90, 506 01 Jičín

Obec Soběraz, starosta
Soběraz 70, 507 13 Železnice

Obec Radim, starostka
Radim 8, 507 12 Radim

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10

(+420) 26712-1111
posta@mzp.cz
ISDS: 9gsaax4
www.mzp.cz

Obec Dřevěnice, starosta
Dřevěnice 56, 507 13 Dřevěnice

Obec Úlibice, starosta
Úlibice 53, 507 07 Úlibice

Obec Dílce, starostka
Dílce 10, 506 01 Jičín 1

Obec Kbelnice, starosta
Kbelnice 1, 506 01 Jičín 1

Obec Holín, starosta
Holín 10, 506 01 Jičín

Obec Tatobity, starostka
Tatobity 85, 512 53 Tatobity

Obec Stružinec, starosta
Stružinec 191, 512 51 Lomnice nad Popelkou

Obec Veselá, starosta
Veselá 56, 512 52 Veselá

Dotčené orgány:

Krajský úřad Libereckého kraje, ředitel
U Jezu 642/2a, 461 80 Liberec 2

Krajský úřad Královéhradeckého kraje, ředitelka
Pivovarské náměstí 1245, 500 03 Hradec Králové

Městský úřad Turnov
(úřad obce s rozšířenou působností)
Antonína Dvořáka 335, 511 01 Turnov

Městský úřad Jičín
(úřad obce s rozšířenou působností)
Žižkovo náměstí 18, Valdické Předměstí, 506 01 Jičín

Městský úřad Semily
(úřad obce s rozšířenou působností)
Riegrovo náměstí 63, 513 01 Semily

Krajská hygienická stanice Libereckého kraje se sídlem v Liberci

Husova 64, 460 31 Liberec 1

Krajská hygienická stanice Královéhradeckého kraje se sídlem v Hradci Králové

Habrmanova 19/1, 501 01 Hradec Králové

Česká inspekce životního prostředí

Oblastní inspektorát Liberec

tř. 1. máje 858/26, 460 01 Liberec

Česká inspekce životního prostředí

Oblastní inspektorát Hradec Králové

Resslova 1229/2a, 500 02 Hradec Králové

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR

Regionální pracoviště Liberecko

U Jezu 10, 460 01 Liberec

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR

Regionální pracoviště Východní Čechy

Jiráskova 1665, 530 02 Pardubice

Ministerstvo zemědělství

odbor hospodářské úpravy a správy lesů

Těšnov 17, 117 05 Praha 1

Ministerstvo zdravotnictví

sekce ochrany a podpory veřejného zdraví

Palackého nám. 4, 128 01 Praha 2

Obvodní báňský úřad pro území krajů Libereckého a Vysočina

třída 1. máje 858/26, 460 02 Liberec

Obvodní báňský úřad pro území krajů Královéhradeckého a Pardubického

Wonkova 1142, 500 02 Hradec Králové

Oznamovatel:

Ředitelství silnic a dálnic ČR

Na Pankráci 546/56

140 00 Praha 4

Zpracovatel dokumentace:

EKOTEAM

RNDr. Vladimír Ludvík

Veverkova 1343, 500 02 Hradec Králové

Zpracovatel posudku:

RNDr. Tomáš Bajer, CSc.

Šafaříkova 436, 533 51 Pardubice

Na vědomí:

Krajský úřad Libereckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství

U Jezu 642/2a, 461 80 Liberec 2

Krajský úřad Královéhradeckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství

Pivovarské náměstí 1245, 500 03 Hradec Králové

Česká inspekce životního prostředí

Na Břehu 267, 190 00 Praha 9

Povodí Labe, státní podnik

Víta Nejedlého 951/8, Slezské Předměstí, 500 03 Hradec Králové

Lesy ČR, státní podnik

Přemyslova 1106/19, 500 08 Hradec Králové

Národní památkový ústav

územní odborné pracoviště v Liberci

Jablonecká 642/23, 460 01 Liberec

Národní památkový ústav

územní odborné pracoviště v Josefově

Okružní 48, 551 02 Jaroměř - Josefov

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR

Správa CHKO Český ráj

Antonína Dvořáka 294, 511 01 Turnov

Český báňský úřad

Kozí 4, 110 01 Praha 1

Ministerstvo dopravy

nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1

Agentura ochrany přírody a krajiny ČR

Kaplanova 1931/1, 148 00 Praha 11

Obec Modřišice, starosta

Modřišice 11, 511 01 Modřišice

Obec Valdice, starosta

Jičínská 37, 507 11 Valdice

Obec Lužany, starosta

Lužany 144, 507 06 Lužany

Odbory MŽP:

odbor ochrany ovzduší

odbor ochrany vod

odbor odpadů

odbor obecné ochrany přírody a krajiny

odbor druhové ochrany a implementace mezinárodních závazků

odbor výkonu státní správy V – Liberec

odbor výkonu státní správy VI – Hradec Králové